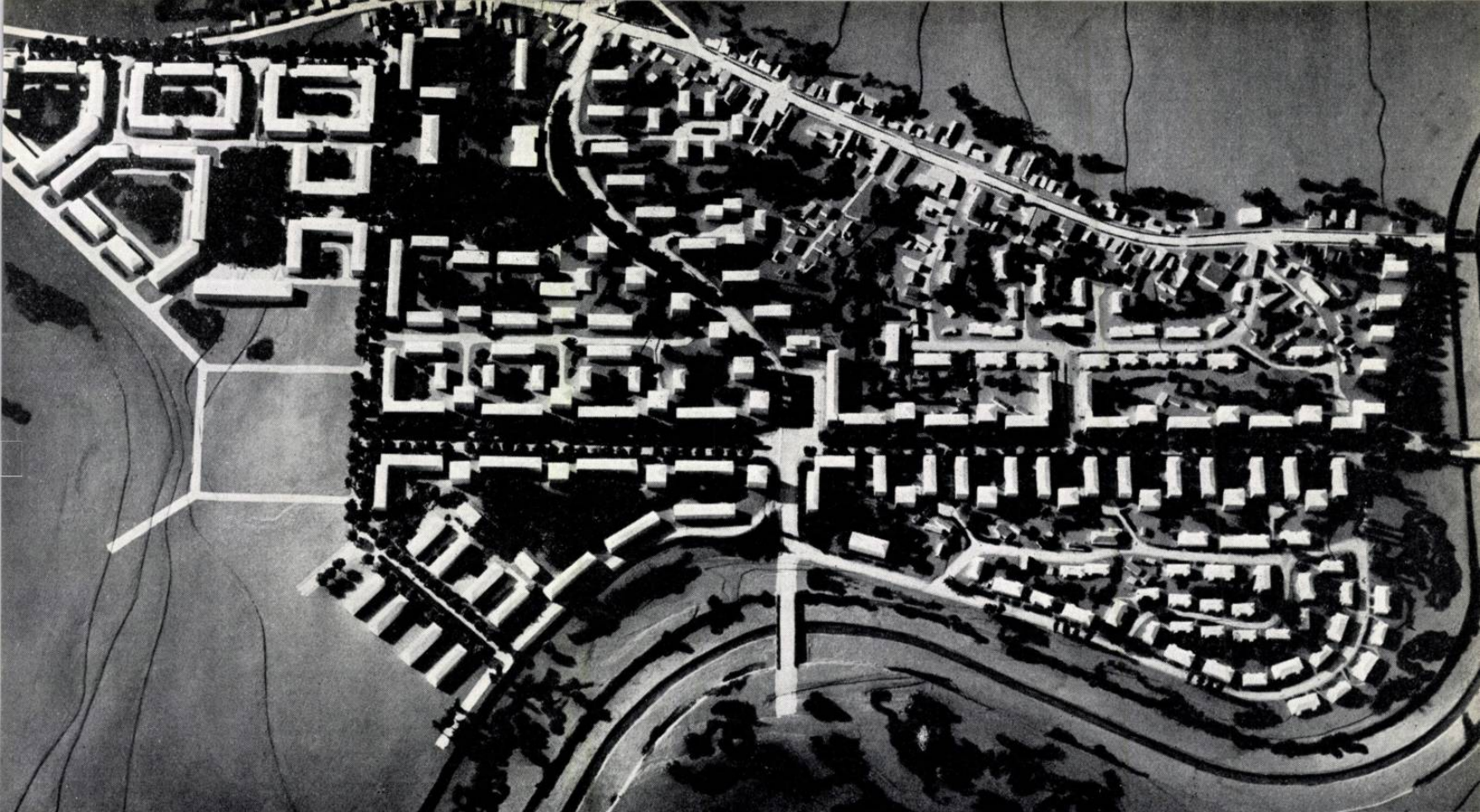




Machetă

Ca ordin de mărime, primul proiect de sistematizare, elaborat în anul 1952, prevedea, în etapa finală de extensie, o populație de 28 000 de locuitori, din care 23 000 în 1960.

Ideile principale de compoziție erau: o compoziție interioară unitară; axarea compoziției pe linia de parcurs cea mai frecventă: oraș-grupul industrial-acces principal dinspre grupul industrial; folosirea accesului actual (dinspre Orașul Stalin) ca a doua pătrundere în oraș; deschiderea unor perspective din interiorul orașului către punctele favorabile de perspectivă ale cadrului natural înconjurător; folosirea cursurilor de apă înconjurătoare ca elemente de compoziție arhitecturală a orașului; folosirea accidentelor locale naturale de teren.

Schița preconizează o compoziție orășenească cu un centru civic în jurul căruia gravitează cartierele de locuințe; rețeaua de circulație este compusă dintr-o serie de străzi cu o anumită gradare, care țin seama, atât de deservirea locuințelor, cât și a diferitelor dotări, urmărindu-se încadrarea armonioasă a siluetei orașului în cadrul înconjurător, căutându-se ca diferențierea volumelor importante să fie cât mai legată de posibilitățile pe care le oferă relieful terenului.

Legătura principală cu grupul industrial se asigură prin crearea unei artere magistrale spre care tind toate arterele secundare, arteră ce pătrunde în oraș dinspre nord-est.

Prima parte a acestei magistrale, dominantă ca lungime (cca. 500 m), pe care se preconizează construcții p + 2, este urmată de o zonă mai scurtă, situată la o cotă de teren superioară, preconizată cu construcții cu un nivel în plus față de prima parte a magistralei, putând constitui astfel pregătirea accesului în piața civică.

Această piață, de formă dreptunghiulară, este așezată transversal față de axa magistralei, pentru a realiza o întrerupere a compoziției. Capătul de perspectivă dinspre magistrală este asigurat prin așezarea în acest punct a unei dotații cu caracter politico-administrativ.

Pe cealaltă axă a pieței s-a preconizat așezarea unei alte dotații a orașului, liberă pe toate fronturile, compoziția continuându-se cu un parc și cu un teatru de vară, până la o viitoare arteră de cornișă dispusă spre unul din cursurile de apă care mărginesc orașul.

Acest exemplu ilustrează, printre altele, felul în care compoziția răspunde ideilor esențiale enunțate încă de la pornirea studiului (axarea compoziției pe fluxul major de circulație, deschidere de perspectivă din interior către punctele favorabile de perspectivă, folosirea cursurilor de apă ca elemente de compoziție etc.).

Compoziția acestui proiect, ca valoare în sine, are, așa cum am arătat, deosebite aspecte pozitive.

Judecat astăzi, în lumina bogatei experiențe câștigate pe parcurs, în legătură cu preocuparea de integrare a fondului existent de construcții și cu problemele de economicitate în dezvoltarea acestei noi așezări, compoziția se bazează pe principii prea ample pentru un asemenea ansamblu.

Totuși, elementele de bază au permis ca în cadrul proiectelor de investiții să se aducă îmbunătățiri pe linia economicității.

Trebuie arătat însă de la început că nu au fost folosite în suficientă măsură posibilitățile existente în această privință și că numai în final, în perioada de proiectare 1958—1959, premisele juste au fost reluate.

Astfel, analizând primul cvartal, elaborat în cadrul I.S.P.R.O.R. — cvartal situat în partea cea mai îndepărtată de locul de muncă și nu invers, cum ar fi fost preferabil — se pot desprinde câteva observații.

Compoziția cvartalului delimitează, prin dispoziția construcțiilor, o serie de incinte perimetrale, greu de amenajat cu anexe gospodărești laolaltă cu grădina comună a fiecărei incinte. Accesele din stradă în cvartal nu sînt

marcate; s-ar părea că formula cvartalului a fost adoptată mecanic, fără să fi fost analizată posibilitatea realizării unor porțiuni de stradă gîndită ca atare și construită pe ambele laturi.

Din unele exemple similare — Vulcan, de pildă — se poate vedea că urmărirea unui astfel de scop oferă vizitatorului aspectul unor așezări închegate.

Ideea cvartalului desfășurat ca o compoziție organizată, cu volume diferențiate prin anumite dominante, evitînd o ordine monotonă, nediferențiată — obținută printr-o înșiruire de obiecte grupate similar pe o aliniere și pe incinte închise — poate asigura de asemenea o compoziție mai valoroasă și interesantă. Un alt aspect ce nu trebuia neglijat era ca în studiul cvartalului să se indice rezolvarea așezării blocurilor de pe laturile străzilor înconjurătoare, legîndu-se astfel într-o compoziție întrevăzută, gîndită ca atare și nu ca o surpriză de viitor.

În felul în care a fost proiectat, cvartalul I a fost izolat ca un studiu în sine, fără preocuparea de a-l integra în compoziția orașului, aspect care se sesizează în special în momentul de față; cvartalul nu se integrează nici în condițiile inițiale ale schiței, avînd o expresie de cvartal orășenesc foarte închis, cuprins între anumite străzi ale unei așezări existente, fără nici o preocupare de a se lega de cadrul natural.

*

În cadrul Institutului I.P.C. a început în 1957 elaborarea proiectului pentru cvartalul II, precum și o nouă schiță de sistematizare pentru oraș.

Reconsiderarea vechii schițe de sistematizare, în vederea restrîngerii suprafeței viitorului oraș, pentru a se reda terenul astfel liberat circuitului agricol, s-a făcut destul de formal, noul proiect nereușind să realizeze condițiile puse.

Astfel, atît silueta orașului, cît și în special foarte multe capitole de bază din noul memoriu, care caută să explice soluția, nu fac decît să reia textele primului proiect elaborat în 1952 fără contribuții personale din partea noului autor (arh. Cl. Stănescu).

Aspectele formale se reflectă și în fond, deoarece necesitatea reconsiderării schiței anterioare presupunea ca noua schiță să meargă pe alte premise decît cea anterioară. Or, noul proiect merge, în linii generale, pe aceleași clase de construcții în cadrul aceluiași perimetru, pe aceeași rețea stradală, modificată pe alocuri formal.

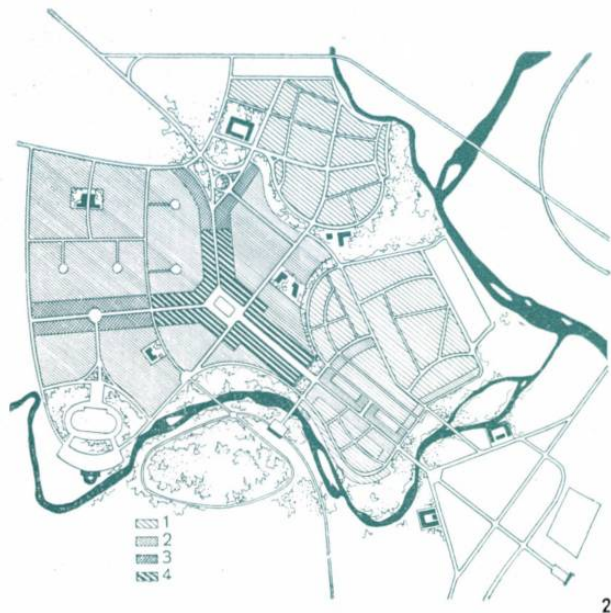
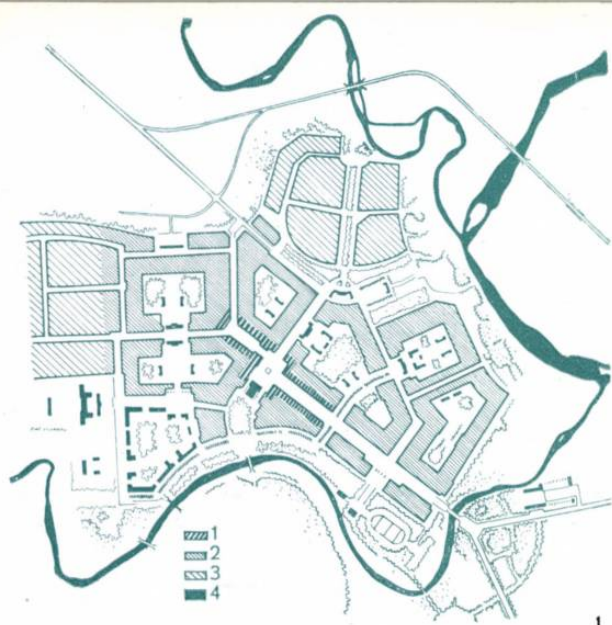
De asemenea se folosesc și anumite idei de compoziție din primul proiect, interpretate însă greșit, ideea fiind de această dată lipsită de conținut.

De exemplu, din memoriul proiectului 1952, cităm: « Piața civică, de formă dreptunghiulară, este așezată transversal față de axa magistralei, pentru realizarea unei întreruperi a compoziției », pe cînd în proiectul schiței din anul 1957, se spune: « Piața civică, de formă dreptunghiulară, este așezată în lung față de axa magistralei, pentru realizarea unei întreruperi a comunicației » (!).

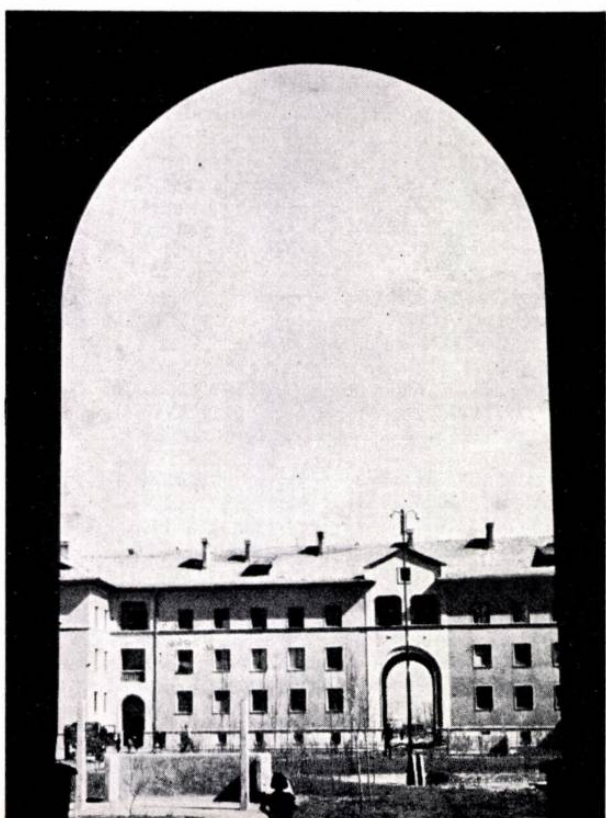
În realitate, piața creată în continuarea arterei magistrale — fragmentată de data aceasta în două, ca profil transversal pe parcurs — denaturează aspectul bine gîndit în primul proiect al magistralei; în ceea ce privește piața, nu se reușește decît să se creeze un spațiu lărgit în continuare, neexpresiv și nelegat organic de arterele care se distribuie în diferite părți.

Deși proiectul tinde a fi o sinteză a tuturor proiectelor anterioare, materialul prezentat, foarte vast, este foarte greu de cuprins, partea generală de prezentare (temă, cadru natural etc.) fiind greu de diferențiat de descrierea soluției propuse de proiectant.

Un aspect nou, pe care proiectantul ar fi fost interesant să-l prindă în noul proiect, ar fi fost acela al cuprinderii zonei de așezări dintre noul oraș și grupul industrial; aceasta rămîne în afara posibilităților de amenajare și



- 1 — Schiță de sistematizare a orașului Onești—ISPROR, 1952
Autori, arhitecții M. Silianu și Mariana Vereanu
1. Construcții p + 3 — 2. Construcții p + 2 — 3. Construcții p + 1 — 4. Dotatii
- 2 — Schiță de sistematizare a orașului Onești — I. P. C., 1957
1. Construcții p + 1 — 2. Construcții p + 2 — 3. Construcții p + 3 și p + 2 — 4. Construcții p + 3 și p + 4.
- 3, 6, 7 — Cvtartalul I — Vederi din interiorul cvrtalului
4 — Vedere panoramică asupra cvrtalului III
5 — Cvtartalul I — Vedere dinspre sud-est



restructurare, ce apare ca foarte necesară, contribuind și la rezolvarea economică a problemelor de perspectivă.

Subliniez acest aspect pentru a fi pus în discuție de actualul proiectant și beneficiar.

De asemenea ar fi fost interesantă o analiză a posibilităților de înglobare a așezării existente în dezvoltarea orașului nou în așa fel încât să fie folosită la maximum terasa acestei așezări, degajând în schimb terenul dinspre sud-est.

Continuarea proiectării în alt institut (de data aceasta I.C.S.O.R.), în 1958, a făcut ca proiectul elaborat anterior pentru cvartalul II de către I.P.C., în 1957, să fie reconsiderat în cadrul unui studiu tehnico-economic.

Această reconsiderare apărea necesară din următoarele motive esențiale: în proiectul I.P.C. din 1957 nu se indica modul de asamblare a incintelor proiectate cu cvartalul III de la nord-est și cu cvartalul I de la sud-est; de asemenea, nu se indica modul de rezolvare a cornişelor ce delimitează cvartalul către riul de la sud-est și către așezarea existentă către nord-vest; compoziția de ansamblu a cvartalului II, pe lângă o serie de deficiențe de ordin economic, atît ca folosire a teritoriului, cît și ca necesar de dotații, prezenta o neconcordanță între sistemul adoptat și condițiile concrete ale teritoriului. (La capitoul de analiză a indicilor se vor arăta și omisiunile făcute la lucrările de folosință generală.)

Pentru a ilustra posibilitățile de compoziție a cvartalului II, prin eliminarea deficiențelor sesizate, s-a întocmit o nouă soluție de sistematizare a acestui teritoriu, extins de data aceasta la limitele naturale.

Această analiză arată că, și în detaliu, sistematizarea elaborată în cadrul I.P.C. paralel cu noua schiță nu reușise să atingă un nivel satisfăcător, proiectarea marcînd aspectul unui scop în sine.

Înainte elaborării studiului tehnico-economic și a noului proiect pentru cvartalul II s-a elaborat în cadrul I.C.S.O.R. proiectul cvartalului III. Aceasta a reprezentat o poziție neconsecventă a proiectării în dezvoltarea armonioasă a noului oraș; în loc să se îmbine studiile de detaliu cu schița orașului, așa cum ar fi fost rațional, ele au fost fragmentate; I.C.S.O.R. a admis, la cererea beneficiarului, inversarea modului firesc de proiectare și, așa cum am arătat mai sus, a început proiectarea cvartalului III înainte cvartalului II.

Organele de conducere au aprobat studiul tehnico-economic pentru cvartalul II, proiect realizat în spiritul acestui studiu, reușind să închege, de data aceasta, un proiect ce reia calitățile semnalate la prima schiță de sistematizare.

În sfîrșit, la finele anului 1958 au fost revizuite proiectele cvartalului II și III în lumina hotărîrilor plenarei C.C. al P.M.R. de reducere a prețului de cost al construcțiilor de locuințe.

Ca aspecte generale pozitive în compoziția acestor cvartale se remarcă preocuparea autorilor proiectelor de a urmări, în primul rînd, adaptarea la condițiile naturale și armonizarea construcțiilor proiectate cu cele existente sau cu cele în curs de execuție, folosind teritoriul rațional, aspect ce se reflectă și la densitățile de populație obținute.

Printr-o permanentă preocupare a autorilor pentru problemele tehnico-economice, au fost realizați indici economici ce ating valori foarte apropiate de cele cerute de ultimele directive.

Analizînd aspectele desfășurării proiectului orașului muncitoresc Onești, se desprind o serie de deficiențe. Astfel, nu s-a reușit să se asigure o continuitate în proiectare, autorii schimbîndu-se pe parcurs; în felul acesta a apărut, pe de o parte, tendința unora dintre ei de a se ocupa exclusiv de etapa respectivă, fără a cuprinde problemele de ansamblu și de perspectivă, și, pe de altă parte, tendința de afirmare, măcar formal, față de autorul anterior.

Nu s-a reușit să se asigure un colectiv de coordonare pe etape mai lungi, în special pentru problemele de specialitate, proiectele respective fiind mereu reconsiderate.

Lipsa de coordonare a proiectelor diferite și, în special, lipsa unei eșalonări a execuției lucrărilor edilitare au dus la situații destul de greu de rezolvat. Astfel, s-au executat lucrări de pavare a drumului național existent Orașul Stalin—Bacău, fără a se ține seama de extensia orașului față de traseul drumului; mai mult, pe acest traseu s-au executat lucrări de canalizare, energie electrică etc., greu de reconsiderat în această situație, fără investiții importante și oneroase.

Aceste aspecte organizatorice deficiente au influențat negativ calitatea proiectelor; în perioada de proiectare 1953—1957 s-au elaborat numeroase proiecte consumînd importante energii, care nu au dus la rezultate pozitive, proiectarea trebuind să fie reluată pe baza documentației și premiselor anterioare.



INDICI TEHNICO-ECONOMICI REALIZAȚI

Cvartalul I, proiectat în perioada 1954—1957 de I.P.C.—ISPROR—I.P.C.

APARTAMENTE EFECTIVE

Apartment cu 1 cameră	— 84 (7,4%)
Apartmente cu 2 camere	— 459 (70,7%)
Apartmente cu 3 camere	— 142 (21,9%)
Total apartamente	— 649

SUPRAFEȚE PRIVIND APARTAMENTELE

— Suprafața construită desfășurată (inclusiv subsoluri)	— 66 018 m ²
— Suprafața locuibilă desfășurată	— 21 892 m ²
— Coeficient de locuibilitate K ₃ (pe bloc, inclusiv subsol)	— 0,34
— Suprafața construită medie de apartament efectiv (inclusiv cota subsol)	— 101,72 m ²
— Suprafața locuibilă medie de apartament efectiv	— 33,73 m ²

INDICI PENTRU APARTAMENTE EFECTIVE

— Suprafața construită medie pe cameră (inclusiv partea aferentă din subsol)	— 47,43 m ²
— Suprafața locuibilă pe cameră	— 15,73 m ²
— Suprafața construită medie pe locuitor	— 23,37 m ²
— Suprafața locuibilă medie pe locuitor	— 8,29 m ²

ALTE CLĂDIRI

Pe teritoriul cvartalului I se mai află, în afara clădirilor cu apartamente:

- Cămin pentru nefamiliști
- Magazine încorporate în 2 blocuri cu apartamente
- Creșă
- Grădiniță de copii

Pentru a se putea analiza aceste cifre astăzi, pe aceleași criterii de comparație cu noile secții de locuințe, s-au echivalat cu apartamente medii (de 2 camere sau 32 m² locuibile).

Astfel, din echivalarea celor 649 de apartamente efective, a căminului de nefamiliști și a magazinelor a rezultat un total de 780 de apartamente convenționale.

Același calcul a fost făcut și pentru numărul de locuitori.

Au rezultat:

DATE NUMERICE ÎNSUMATE

— Aria terenului	— 9 ha
— Suprafața construită la sol	— cca. 18 800 m ²
— Suprafața construită desfășurată (exclusiv creșa și grădinița de copii)	— 73 419 m ²
— Suprafața locuibilă convențională desfășurată	— 24 980 m ²

INDICI DE DENSITATE PE HECTAR

Procent construit	— 20,9
Suprafața construită desfășurată	— 8 158 m ² /ha
Suprafața de locuit desfășurată	— 2 775 m ² /ha
Apartment convențional de 32 m ² locuibili	— 86,4 apt./ha
Locuitori	— 349 loc./ha
Costul lucrărilor edilitare pentru cvartalul I se ridică la suma de cca	17 000 000 lei

INDICI DE ORIENTARE PRIVIND COSTUL LUCRĂRILOR EDILITARE ȘI DE AMENAJĂRI ÎN CVARTAL

— Costul pe ha	— lei 1 890 000
— Costul pe apartament convențional	— lei 21 790
— Costul pe m ² suprafață de locuit convențională	— lei 680
— Costul pe m ² construcție desfășurată (inclusiv subsol)	— lei 232

Cvartalul II

Analiza făcută în cadrul studiului tehnico-economic elaborat de I.C.S.O.R. și în cadrul detaliului de sistematizare pentru întreg teritoriul a sârcinii de proiectare pentru etapa I, a înfățișat deficiențele proiectului precedent (I.P.C.—ISPROR), ajungându-se la următoarele concluzii:

În afara de înlăturarea deficiențelor de ordin compozițional arătate anterior, au fost cuprinse toate valorile lucrărilor edilitare ce nu fuseseră cuprinse pentru întregul teritoriu (partea aferentă din artera magistrală, străzi, piețe, spații plantate, centrală termică); proiectarea construcțiilor făcându-se cu noi secții

S-au obținut următorii indici:

INDICI DE COST PE APARTAMENT MEDIU

Cost construcții + instalații interioare	— 35 292 lei/apartment
Cost construcții + cote aferente	— 39 947 lei/apartment
Cost lucrări edilitare și lucrări de folosință generală	— 9 220 lei/apartment (288 m ² locuibili)
Cost pe apartament, inclusiv cota-parte dotări social-culturale, lucrări exterioare și exproprieri	— 61 750 lei/apartment
Coeficientul de locuibilitate pe cartier K ₃	— 0,538
Suprafața locuibilă pe apartament mediu de 2 camere	— 29,35 m ²

ANALIZA COMPARATIVĂ

	Cvartal I	Cvartal II
Coeficient K ₃	0,34	0,538
Costul lucrărilor edilitare raportate la suprafața de locuit	680 m ²	288 m ²

Acești doi coeficienți ilustrează perfect progresul realizat, atît sub aspectul compoziției cvartalului, cît și al noilor secții folosite.

— Coeficientul K₃ de locuibilitate (0,34) față de noul coeficient obținut este deosebit de nefavorabil (aceasta se explică prin faptul utilizării vechilor secții «475»), ducînd și la un preț foarte ridicat al construcțiilor, suprafața construită medie fiind de 101,72 m².

— Procentul construit (20,9) și densitatea populației (349 loc./ha) sînt la limita inferioară.

— Costul lucrărilor edilitare raportat la suprafața de locuit (lei 680/m²) apare foarte ridicat.

Din folosirea anumitor secții tip și rezolvarea planului în incinte, atît indicii de locuibilitate, cît și costul lucrărilor edilitare sînt foarte neeconomici.



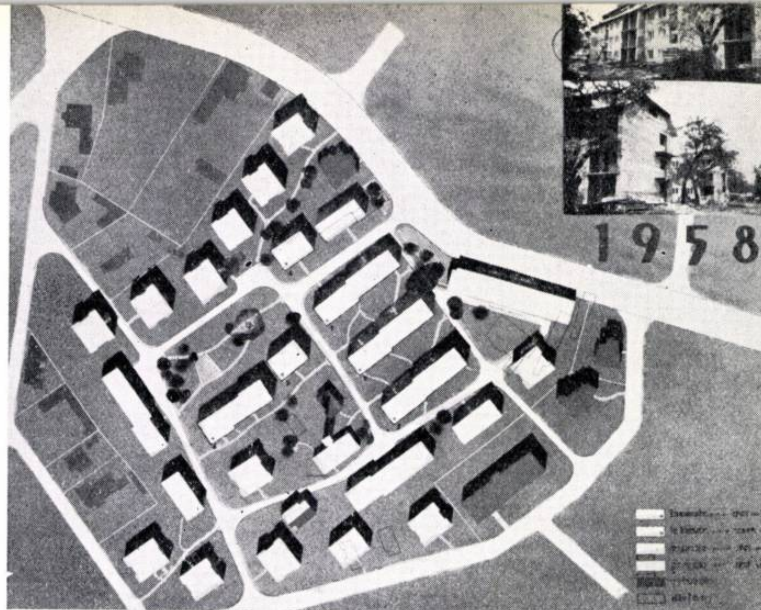
5



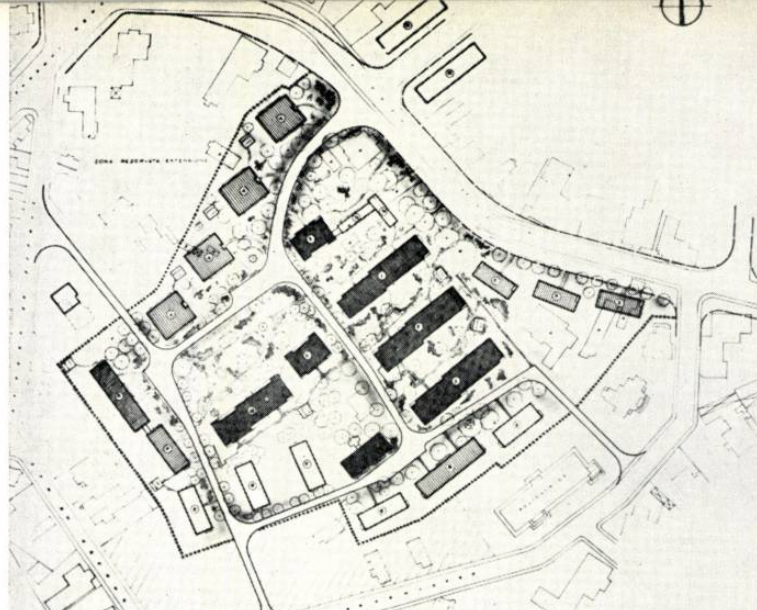
6



7



1



2

C V A R T A L D E L O C U I N Ț E L A P I A T R A N E A M Ț

Colectiv de proiectare:
Arhitecții Mariana Vereanu (șef de proiect),
Alexandra Zaharia, R. Popa
I. C. S. O. R.

Ministerul Industriei Petrolului și Chimiei are de realizat în orașul Piatra Neamț un număr mare de apartamente pentru cazarea unei părți din salariații industriali din zona învecinată. În 1956 a fost ales pentru amplasarea acestor locuințe un teren aflat oarecum la periferia localității. Acest amplasament a fost schimbat ulterior, alegându-se un altul, situat în zona centrală, între gară și piața principală a orașului, fapt care contribuie la ridicarea caracterului orașenesc al localității și asigură locuitorilor condiții de confort urban superioare.

Problema felului de transport în comun la locurile de muncă, la o distanță de cca. 10—15 km, nu a fost încă definitiv rezolvată, deși acest lucru ar fi putut avea o influență asupra poziției noilor cartiere, în raport cu orașul. Din acest punct de vedere, amplasamentul ales favorizează soluția transportului pe calea ferată existentă (fiind în vecinătatea gării) sau pe cea rutieră, excluzând-o oarecum pe aceea a unui tramvai cu caracter suburban, soluție ce a fost avută în vedere la un moment dat.

Pentru prima etapă de construcție (1957) s-a ales o fișie de teren liberă de construcții de-a lungul bulevardului Republicii, unde au fost amplasate cinci blocuri a câte patru apartamente, dispuse ordonat, însă variat, prin alternarea orientării. Această alegere a permis o proiectare rapidă, în raport cu urgența execuției și proiectarea în continuare, într-un cvartal parțial construit, cuprins între străzile I. V. Stalin, M. Drăghiescu și Gh. Coșbuc.

Sarcina de proiectare elaborată în același an prevedea realizarea, pe un teren de cca. 4 ha, a unui număr de 415 apartamente convenționale, în blocuri p + 2.

Prețul de deviz pe apartament mediu era de 80 500 lei (incluzând lucrările edilitare aferente, costul se ridica la 97 500 lei). Costul relativ ridicat al lucrărilor edilitare se explică prin necesitatea de a suplini slaba înzestrare a orașului din acest punct de vedere, prin dublarea inelară a conductei de alimentare cu apă și realizarea unei porțiuni dintr-un viitor colector principal.

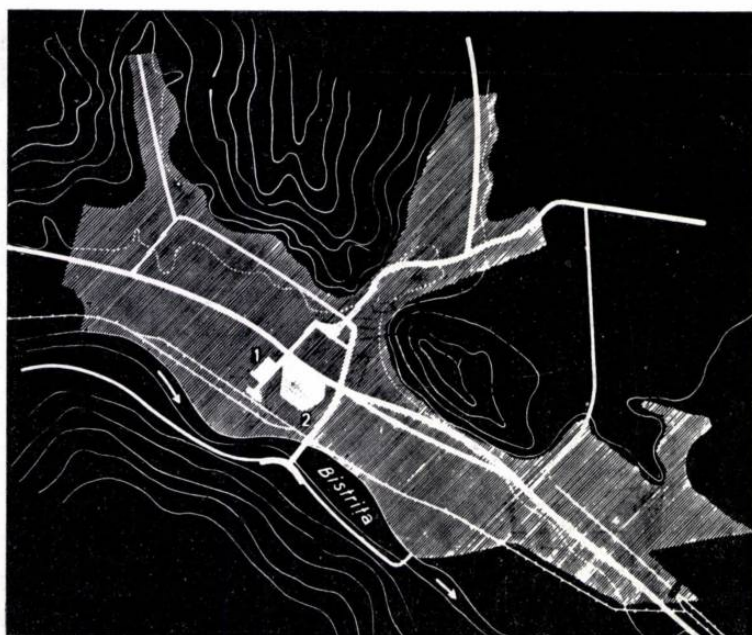
Densitatea obținută pe cvartal este relativ mare; prezența apei freatice aproape de suprafața terenului a impus renunțarea la subsoluri; rezolvarea încălzirii este făcută prin termoficare, construindu-se o centrală de cvartal. Boxele gospodărești au fost înlocuite prin prevederea în apartament a unei camere mai cuprinzătoare, neputând fi vorba de construirea unor anexe gospodărești în cvartal.

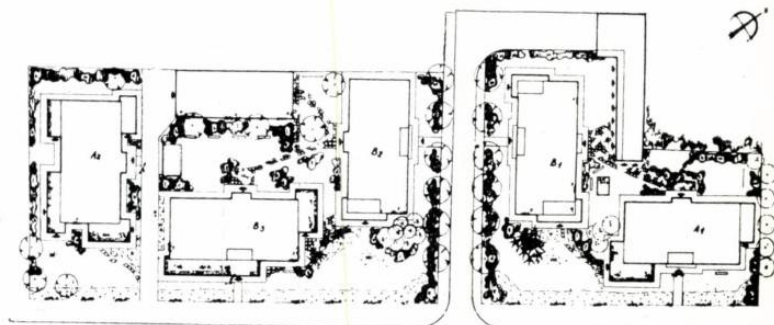
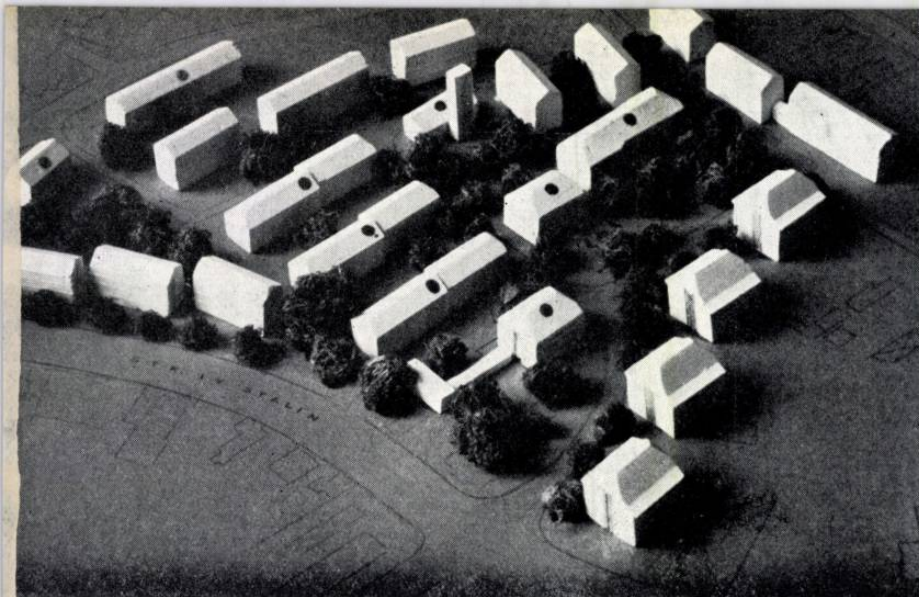
Calitățile compoziționale se afirmă printr-o așezare liberă, dar totuși ordonată, a clădirilor și prin posibilitățile de realizare fără dărimări importante. S-a neglijat însă, din acest ultim punct de vedere, luarea în considerare pentru prima etapă a factorului de proprietate a solului, așezându-se unele clădiri în parte pe terenuri deținute de particulari.

La faza următoare — proiect tehnic și parțial de execuție întocmit în 1958 — acest inconvenient a fost înlăturat prin modificarea planului de ansamblu. Pentru reducerea costului locuințelor s-au îmbunătățit secțiunile tip folosite la primele trei blocuri aflate în execuție; pentru următoarele trei blocuri, în lipsa unor secții tip valabile, s-au proiectat secții mai economice, în lumina recomandărilor din avizul D.A.U. la faza sarcină de proiectare. Prin creșterea numărului de niveluri de la trei la patru a fost obținut un spor de locuințe, totalul pe cvartal însumând 507 apartamente. Prin scăderea înălțimii libere a camerelor și desființarea subsolului, noile clădiri au o înălțime la cornișă care nu contrastează violent cu cea a unor clădiri cu trei niveluri existente în vecinătate. Compoziția câștigă de asemenea în claritate, prin afinarea construcțiilor.

Proiectele de execuție ce se realizează în acest an urmăresc îmbunătățirea soluției prin introducerea de noi secții-direcționale la blocurile neexecutate și prin adaptarea planului de ansamblu. Grație faptului pozitiv că pînă

3





5

- 1 — Plan de situație al cvartalului de locuințe, strada I. V. Stalin — Proiect de execuție 1958
- 2 — Plan de situație al cvartalului de locuințe, strada I. V. Stalin — Proiect definitiv de execuție 1959
- 3 — Schema orașului Piatra Neamț
- 4 — Vile pe bulevardul Republicii — 2. Cvatral de locuințe, strada I. V. Stalin
- 5 — Cvatral de locuințe, strada I. V. Stalin — Machetă
- 6 — Plan de situație al grupului de vile de pe b-dul Republicii
- 7 — Vederea vilei A₁
- 8 — Vederea vilei B₂
- 9 — Vederea vilei B₃

astăzi au fost executate majoritatea lucrărilor edilitare aferente cvartalului, costul pe apartament mediu fizic (inclusiv lucrările de folosință generală) scade de la 80 500 la cca. 46 000 lei pentru clădirile ce se vor construi de aci înainte.

Străduința proiectanților se îndreaptă acum, după ce suprafețele libere din interiorul cvartalului sînt aproape epuizate, la studierea legăturii lui cu străzile înconjurătoare și la punerea în valoare a fronturilor, îndeosebi spre strada I. V. Stalin. Aceasta, nu fără dificultăți: fișia de teren proprietate particulară și clădirile existente acolo au dictat oarecum, așa cum am mai arătat, soluția primei etape. De asemenea, unul din punctele de program — prevederea unor magazine, a căror poziție firească ar fi fost de-a lungul străzii I. V. Stalin — a apărut și dispărut alternativ din obiectivul temelor succesive. Aceste împrejurări nu au fost de natură să ușureze munca proiectanților; cea mai recentă soluție — pe care o considerăm și cea mai reușită — prevede crearea unui front care, prin dispoziția ușor decalată și poziția diferită a clădirilor una față de alta, precum și prin tratarea arhitectonică diferențiată a colțurilor, poate da efecte agreabile de perspectivă scurtă.

Un factor important în compoziție îl constituie și un nuc bătrîn și aspectuos, formînd un element de tranziție între blocurile perpendiculare și cele înșiruite la strada I. V. Stalin. (Poate că ar trebui să se propună clasarea lui ca monument al naturii, avînd în vedere rolul important pe care-l capătă.)

Din punctul de vedere al circulației, se propune acum debușarea aleii principale de acces în dreptul străzii (scurte) de legătură cu centrul orașului. Modificarea apare justificată, mai ales dacă se are în vedere viitoarea restructurare masivă a acestui centru — ținînd seama de necesitățile beneficiarului — restructurare a cărei proiectare a și început. În legătură cu circulația este de semnalat economia deservire a blocurilor prin aleia carosabilă interioară (indicele de folosire este de cca. 1,1 m² de locuitor).

Unele drumuri de șantier au fost menținute ca alei pentru pietoni, putînd fi folosite la nevoie și de vehiculele pazei contra incendiilor.

Problema clădirilor destinate educației nu a fost decît parțial atinsă. Prezentarea teoretică a cca. 150 de copii de vîrstă preșcolară a fost avută în vedere la sarcina de proiectare, rezervîndu-se un spațiu pentru creșă și cîmin de zi în partea de nord-vest a cvartalului.

În plus, în faza finală a cvartalului vor mai fi necesare și cinci săli de clasă pentru cei vreo 200 de copii de vîrstă școlii elementare, lucru care va trebui rezolvat în afara cvartalului, în cadrul rețelei școlare orașenești. (Această față a lucrurilor scapă deseori proiectanților, nefiind legată direct de investiția respectivă).

Din punctul de vedere al plasticii arhitecturale în raport cu ansamblul, semnalăm o greșeală în tratarea capătului nordic al celor trei blocuri perpendiculare pe strada I. V. Stalin; avînd cite o loggie spre răsărit, ele oferă o vedere agreabilă dinspre strada M. Drăghiescu, vedere care este, în schimb, destul de neinteresantă dinspre artera principală — I. V. Stalin — din cauza esteticii prea « seci » a colțurilor orientate spre această stradă.

În ansamblu și cu toate slăbiciunile semnalate mai sus (datorate în oarecare măsură și unor « ezitări » de temă) sau altora neșemnalate (de exemplu, relativa subdimensionare a centralei termice din cauza creșterii neprevăzute a numărului de apartamente), cvartalul de locuințe de la Piatra Neamț constituie o reușită ilustrare a posibilităților de îmbunătățire a proiectării în fazele ei succesive și pe parcurs, cu maximă operativitate.

Factori hotărîtori în această acțiune au fost: continuitatea în proiectare prin menținerea aceluiași colectiv, verificarea pe parcurs a soluțiilor prin frecvente consultări cu D.A.U. și o bună conlucrare cu beneficiarul și executantul.

4



6



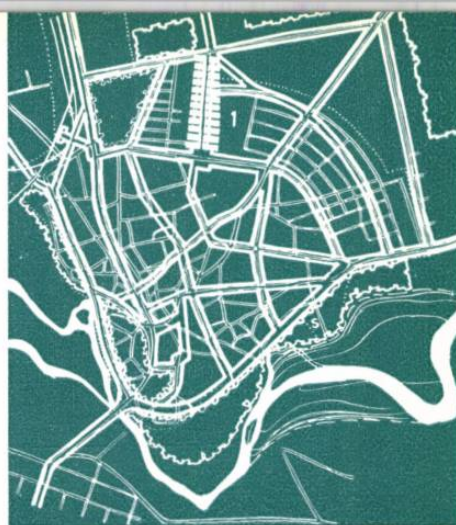
7

8





1



2

STUDII DE SISTEMATIZARE ȘI LOCUINȚE LA ROMAN

Proiectarea acestor locuințe a fost începută la ISPROR în 1952, pentru cazarea salariaților complexului siderurgic ce urma să se dezvolte în nordul orașului, prima tranșă de realizare urmînd a fi de cca. 1000 de apartamente*.

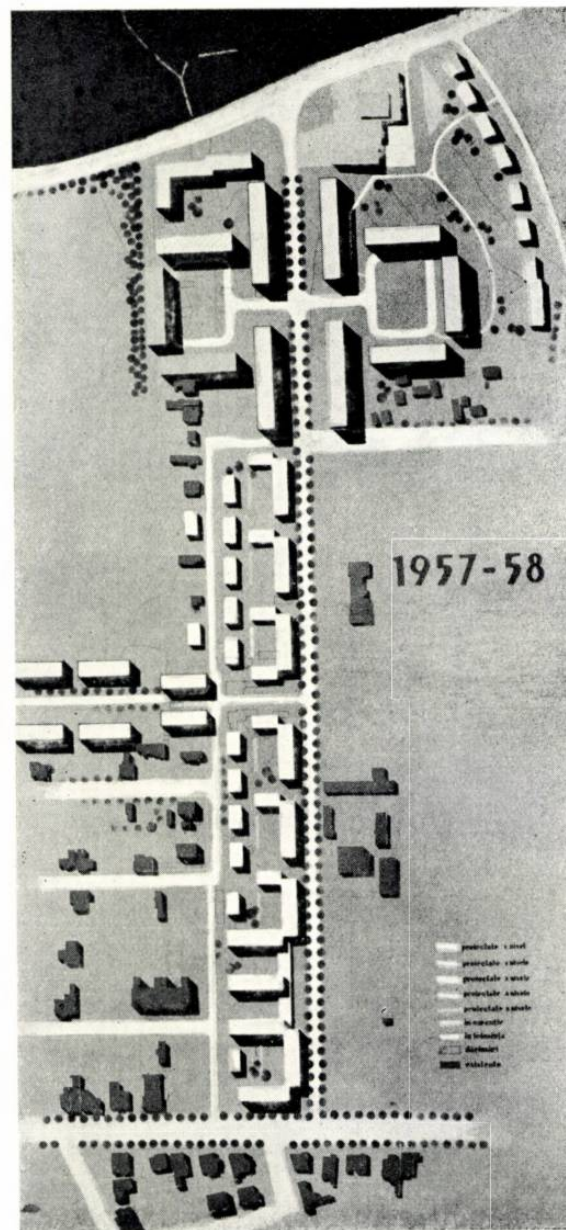
Programul, în ansamblul lui, a pornit însă de la o premisă economică nerealistă, fapt care a avut repercusiuni, în primul rînd, asupra proiectelor de sistematizare. Orașul, prevăzut a crește în scurt timp la 80 000 de locuitori — cifră însemnată pentru scara orașelor din R.P.R. — a primit asaltul entuziasmului tineresc al proiectanților, bazați pe o temă de proiectare care nu analizase suficient posibilitățile efective de realizare și capacitatea de investire și executare în timp și spațiu. În perioada 1952—1954 au fost elaborate la ISPROR trei proiecte de sistematizare (schemă principală, schiță, schiță de plan general). A fost realizat inițial un plan de sistematizare pornit de la ideea creării unui oraș nou, ce urma a se dezvolta pe vatra actuală a orașului prin restructurarea lui integrală, în afara unor elemente existente (puține la număr), considerate valabile din punct de vedere plastic și economic.

Planul de ansamblu, elaborat în 1954, după trei ani de studii, a avut, din această cauză, numeroase lipsuri: proiectarea «la teu și echer» pe un plan considerat orizontal (fără să fie) și liber de construcții (tot fără să fie), tratarea mult prea amplă a profilelor transversale și a interspațiilor, înălțimea generală a blocurilor cu 4—5 caturi, urmărirea monumentalului cu orice preț etc. Întins pe o suprafață de 44 ha, cu cca. 100 000 m² construiți la sol (din care 20 000 numai clădiri obștești), cu o capacitate de cazare de aproape 14 000 de locuitori în vreo 3 500 de apartamente, ansamblul ducea la sarcini de investiții deosebit de mari, fără a ține seama de fondul existent, care trebuia demolat.

Acest mod de proiectare gigantomani a fost criticat chiar atunci, și în anul următor proiectarea a fost reluată pe baza unui program mult mai restrîns.

Din vechiul plan de ansamblu a rămas numai amplasamentul, sau mai precis o parte a lui: capătul străzii Anton Pan, la limita nordică a orașului. Pe acest amplasament, I.P.C. a

* Vezi articolul «Cartier de locuințe în orașul Roman» de arh. V. Sebestyén, «Arhitectura R.P.R.» nr. 4/1954.



3

pentru reducerea costului construcțiilor

INFLUENȚA PARAMETRILOR GEOMETRICI ȘI SPAȚIALI AI CONSTRUCȚIILOR ASUPRA COSTULUI ZONEI DE LOCUIT

Lucrare întocmită în cadrul Cercului științific de urbanism al studenților, sub conducerea arh. B. Grünberg, candidat în științe, de către studenții: Lungu Șt., Dumitrescu Alexandra, Fărcașu Al., Manoliu Olga, Mănăilă R. și Ruță Liliana.

În sectorul construcțiilor civile, ponderea principală o reprezintă locuințele, ceea ce face ca economicitatea lor, atît ca elemente, cît și în ansambluri urbane, să aibă o deosebită importanță, ele determinînd în ultima analiză structura economică a centrelor populate. Studiul economicității locuinței trebuie deci considerat în strînsă legătură cu economia zonei de locuit și implicit a întregului centru populat.

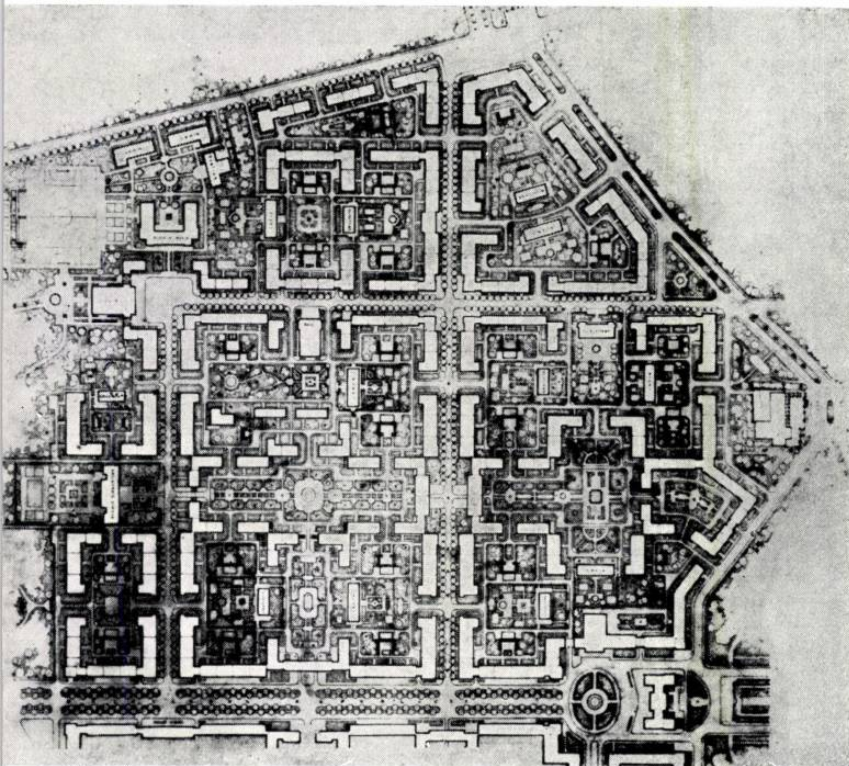
Costul unei locuințe nu se rezumă în fond la costul lucrărilor de construcție și instalație interioară, ci cuprinde și costul rețelelor de lucrări edilitare, al dotărilor social-culturale aferente, precum și cheltuielile de întreținere.

Studiul de față își propune să analizeze unul din aspectele economicității zonei de locuit, și anume legătura dintre parametrii determinanți ai clădirilor și costul lucrărilor edilitare.

În studiu au fost adoptate o serie de noțiuni pe care, pentru a putea face această expunere, socotim necesar să le definim:

1. Parametrii geometrici ai clădirilor sînt cele trei dimensiuni ale volumului construit: lungime, adîncime, înălțime.
2. Parametrii spațiali sînt diverși indici K_1 , K_2 , K_3 dintre care ne vom ocupa de K_3 , raportul dintre suprafața locuibilă și cea construită.
3. Raportul modular R_m folosit în urbanism la studiile de însoțire și ventilație, reprezintă raportul $\frac{D}{H}$ în care D este distanța între blocuri, iar H înălțimea lor.
4. Indicele de ocupare a teritoriului reprezintă raportul între suprafața construită la sol și suprafața teritoriului.
5. Densitatea de construcție locuibilă adică m² locuibili pe ha.
6. Densitatea populației reprezintă o cifră variabilă în funcție de condițiile specifice ale fiecărei așezări. În studiul nostru am socotit 8 m² locuibili/loc ca normă actuală pentru țara noastră.
7. Densitatea liniară reprezintă raportul între suma lungimilor străzilor și aleilor și suma lungimilor caselor.

- 1 — Schemă principală de sistematizare a oraşului Roman — ISPROR, 1953
Autori, arhitecţii I. Bedeus, M. Silianu şi Mariana Vereanu
A. Amplasamentul cartierului detaliat de ISPROR în 1954
- 2 — Completare la schiţa de sistematizare a oraşului Roman — I.C.S.O.R., 1956
Autor, arh. Romeo Rău
I. Zona sistematizată a străzii Anton Pan
- 3 — Plan de situaţie al ansamblului de locuinţe — I.P.C. 1955 şi I.C.S.O.R. 1957—1958
Pentru blocurile lungi I.P.C., autor arh. V. Cantunari
Pentru partea de sud I.C.S.O.R., autor, arh. Geta Pîrvulescu
Pentru partea de nord I.C.S.O.R., autori, arhitecţii C. Iotzu şi Alexandra Zaharia
- 4 — Studiu pentru planul de ansamblu al cartierului de locuinţe — ISPROR, 1954
Autori, arhitecţii V. Sebestyén, C. Frumuzache şi N. Pruncu



4

proiectat în 1955 două incinte, de o parte şi de alta a străzii, însumind cca. 500 de apartamente în blocuri foarte mari, cu 4 şi 5 niveluri, cele de la stradă măsurînd 75 m de front.

Dacă amplasamentul propus de proiectanţi era justificat — în acel moment cel puţin intenţional — prin prevederea creării unui nou centru al oraşului în imediata vecinătate, azi acesta a rămas periferic în raport cu oraşul şi cu dificultăţi în ce priveşte rezolvarea problemelor tehnico-edilitare (artera principală de apă se află la cca. 1 km şi colectorul de ape uzate, la cca. 500 m). Această poziţie nu se justifică nici prin faptul aşezării în direcţia industriei, intrucît traseul nu se parcurge în nici un caz pe jos.

Preluarea de către I.P.C. a dimensiunilor construcţiilor din proiectele ISPROR (fără ca aceasta să mai fie fundamentată pe supradimensionata perspectivă de dezvoltare anterioară) a dus la crearea unui ansamblu disproporţionat faţă de scara actuală şi viitoare a oraşului.

În contrast cu compoziţia anterioară, ansamblul I.P.C. se limitează la stricta investiţie, fără vreo preocupare de închegare ulterioară, de legare cu restul oraşului sau de deservire cu clădiri obşteşti. Rezolvarea arhitectonică a celor două semiincinte — ale căror braţe est-vest cad perpendicular pe mijlocul barelor nord-sud — este şi ea îndoielnică, deoarece contravine principiului vederii degajate, care stă la baza « partiului » incintelor. În plus, în partea de est, aşezarea rectangulară a blocurilor intră în contradicţie cu forma terenului: margine de terasă cu denivelări destul de importante.

Din această compoziţie rigidă vreo 100 de apartamente — amplasate peste clădiri existente — nu s-au putut realiza, deşi erau propuse puţine dărîmări.

Proiectarea, reluată de I.C.S.O.R. în 1957—1958 s-a sprijinit pe reconsiderarea soluţiei de sistematizare din 1956, a oraşului, sub formă de completări, pentru un obiectiv provizoriu de 50 000 de locuitori. Ea şi-a propus îndreptarea pe cît posibil a erorilor de pînă acum. Astfel, în primul rînd, a fost oprită construcţia celor trei blocuri ce nu putuseră încă să fie executate; s-a tîns apoi să se realizeze investiţiile spre centrul oraşului, printr-o mai bună înţelegere a situaţiei existente şi o raţională folosire a lucrărilor edilitare.

Noua soluţie prevede construirea pe latura vestică a străzii Anton Pan pînă în b-dul Republicii şi pe fişa de la sud de stadion, cu blocuri cu 2 şi 3 niveluri; închegarea intersecţiei Anton Pan-Mihai Viteazul şi realizarea unei fişii tampon de blocuri p + 1 între grupul I.P.C. şi cartierul de locuinţe unifamiliale ce a început să se dezvolte pe terasa inferioară. Compoziţia, realizabilă cu dărîmări minime, dezvoltă cartierul la 750 de apartamente, inclusiv o serie de « plombe » (restul de 250 de apartamente ale programului definitiv urmînd a fi edificate pe amplasamente ce se vor stabili ulterior). S-a prevăzut dotarea cu magazine, creşă şi cantină-restaurant.

Proiectarea realizează astfel o justă tranziţie între elementele vechi şi noi, existente, atenuează disproporţia dintre ele, lăsînd în acelaşi timp deschise orice alte posibilităţi de viitor, permiţînd adaptarea periodică la investiţia respectivă. Este totuşi regretabil că, din motive obiective, nu s-a putut trata şi partea estică a străzii Anton Pan.

Locuinţele de la Roman arată şi evoluţia concepţiei de proiectare a reconstrucţiei urbane în ţara noastră; în răstimp de cîţiva ani s-a produs o maturizare a acestei concepţii, sesizabilă în acest caz prin legarea mai concretă a soluţiilor urbanistice de realitate, prin grija pentru economie şi aspectele tehnico-economice. Fără îndoială că acest proces ar fi fost şi mai rapid, dacă nu ar fi existat şi aici — ca şi în multe alte cazuri — o trecere « din mînă în mînă » a proiectării, factor de discontinuitate îndeosebi dăunător în proiectarea de urbanism.

INFLUENŢA DIVERŞILOR FACTORI ASUPRA ECONOMICITĂŢII ZONEI DE LOCUIT

Ne vom ocupa la început de felul în care elementele determinante ale costului construcţiilor influenţează costul întregii zone de locuit. Studiul se referă la o serie de date concrete privitoare la costul lucrărilor edilitare pe magistrala centrului Oneşti, care constituie astăzi tema unor proiecte de construcţii şi sistematizare ale I.C.S.O.R.

Se ştie că din punctul de vedere al construcţiei însăşi şi al cheltuielilor de exploatare, clădirile cu un număr ridicat de niveluri sînt mai economice; astfel:

— Clădirile cu trei niveluri au un cost mai scăzut cu 4—5% decît cele cu două niveluri în ceea ce priveşte costul construcţiei şi 12—15% în ceea ce priveşte cheltuielile de încălzire centrală.

— Clădirile cu 4—5 niveluri au un cost mai scăzut cu 6—10% faţă de cele cu două şi o scădere a cheltuielilor de încălzire cu 20—25%.

În acelaşi timp, mărirea numărului de niveluri duce şi la o simţitoare modificare a principalilor indici privind gradul de ocupare a terenului şi reducerea cheltuielilor pentru lucrări edilitare.

Pentru stabilirea unor date teoretice, I.C.S.O.R. a întocmit o serie de scheme sintetice, care nu pot fi aplicate în practică, dar care reliefează anume aspecte ale influenţei diverşilor parametri asupra economiei zonei de locuit.

Din aceste date se poate vedea că, mărînd numărul de caturi, creşte proporţional densitatea de construcţie şi cea a populaţiei, păstrînd acelaşi indice de folosire a terenului, iar la o aceeaşi densitate, indicele de folosire a terenului scade. Totodată, costul lucrărilor edilitare se micşorează foarte mult: la creşterea numărului de niveluri de la 3 la 4, cu 11—18%, iar de la 2 la 3, cu 15—25%. În studiul experimental pe care l-am efectuat luînd ca bază o parte din magistrala proiectată la Oneşti se poate constata

o reducere a costului lucrărilor edilitare cu 9,1% pentru creşterea numărului de niveluri de la 3 la 4, aşa cum se vede în tabelul 1.

Aceste procente nu se pot generaliza deoarece primul caz reprezintă un caz limită, iar în al doilea, un caz particular.

Cam acelaşi lucru se petrece şi în cazul variaţiei lăţimii construcţiilor, numai că aici, la creşterea lăţimii cresc concomitent, atît densitatea de construcţie şi populaţie, cît şi indicele de folosire a terenului. Ca dată curentă, verificată de practică, la o creştere a lăţimii cu un metru, densitatea de populaţie şi construcţie creşte cu 3—5%, iar indicele de ocupare a solului cu 3—6%. Costul lucrărilor edilitare în acelaşi timp scade cu 4—9%.*

În studiul efectuat asupra magistralei Oneşti, păstrîndu-se aceeaşi densitate de construcţie şi populaţie şi mărîndu-se adîncimea construcţiilor cu 2 m, costul lucrărilor edilitare a scăzut cu o valoare echivalentă cu porţiunea de stradă haşurată, adică cu 12,7%, după cum se vede în tabelul 2.

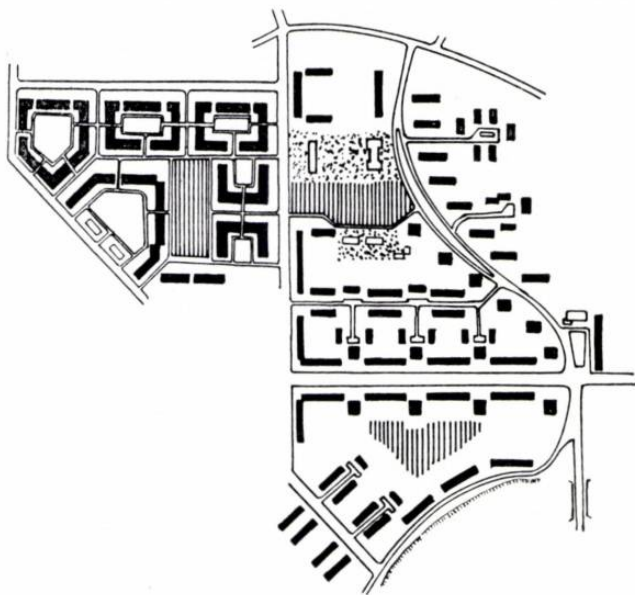
Din cele arătate mai sus rezultă că, atît din punctul de vedere al economiei construcţiilor în sine, cît şi al economicităţii exploatarei urbane, construcţiile înalte şi adînci sînt cele mai favorabile. Ele duc la densităţi mari de construcţie şi populaţie, ale căror limite superioare sînt determinate însă de anumite norme de igienă şi confort.

La o aceeaşi densitate de construcţie şi populaţie, clădirile înalte şi adînci reduc mult indicele de folosire a teritoriului, lăsînd distanţele între construcţii mult mai mari, permiţînd crearea unor spaţii plantate unitare, suficiente pentru a avea eficacitate în modificarea microclimei şi crearea unui confort sporit.

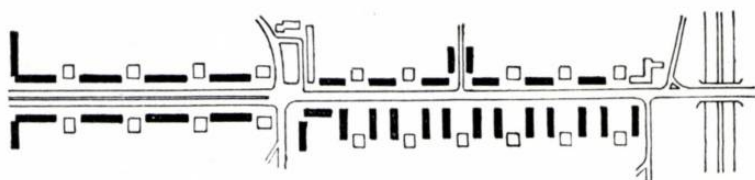
În studiul experimental efectuat asupra magistralei Oneşti se constată pe porţiunea din dreptul cvartalului I o scădere a costului lucrărilor edilitare cu 19,2% pentru o creştere de înălţime cu un nivel (de la 3 la 4 niveluri) şi o sporire a adîncimii construcţiei cu 2 m (vezi tabelul 1).

* Aceste date au fost extrase din studiul teoretic întocmit de I.C.S.O.R.

În ceea ce privește lungimea construcțiilor (numărul de tronsoane), aceasta influențează în special densitatea liniară a rețelilor edilitare. Așa cum s-a mai arătat, densitatea liniară reprezintă raportul dintre suma lungimilor străzilor și aleilor carosabile și cea a lungimii clădirilor aferente. Acest indice ne interesează să fie cât mai mic, pentru utilizarea la un înalt nivel a rețelei de străzi și alei. Este evident că prin lungirea construcțiilor, acest indice scade.



Planul cvartalelor I și II Onești



Situația existentă



Mărirea suprafeței locuibile datorită măririi lățimii blocurilor



Păstrând aceeași suprafață locuibilă, prin mărirea adâncimii construcției, lungimea de stradă necesară scade

La această lungire trebuie avute în vedere însă și o serie de alte considerente, cum ar fi:

- respectarea densității de construcție în limitele permise de normative;
- respectarea indicilor de ocupare a teritoriului;
- respectarea normelor P.C.I.;
- respectarea normelor de însorire;
- respectarea unei serii de considerații funcționale ale zonei de locuit, în sensul că aceste clădiri foarte lungi determină o serie de parcursuri greoaie dintr-o parte în cealaltă a clădirii.

Pe aceeași magistrală, mărirea numărului de tronsoane de la 2 la 3, concomitent cu o lățire de 2 m, a dus la o reducere a costului lucrărilor edilitare cu 17,6%.

Modificarea acestor parametri trebuie să țină seama totodată și de considerente economice-construcție.

Dacă mărirea numărului de niveluri este economică din punct de vedere urbanistic, ea trebuie să aibă în vedere și posibilitățile de realizare, știut fiind, de exemplu, că o construcție cu ziduri portante nu trebuie să depășească 4—5 niveluri, deoarece grosimea zidurilor la parter i-ar scumpi nerățional costul.

Schimbarea categoriei de adâncime dincolo de o anumită limită (12 m spre exemplu) ar scumpi construcția, deoarece duce la spații interioare

pierdute, datorită lipsei de lumină. În plus, la construcțiile cu zid median adâncimea nu poate fi mărită prea mult, deoarece costul planșelor prefabricate crește. La această modificare se comportă mai bine construcțiile cu ziduri transversale. Lungimea acestor construcții nu trebuie însă să depășească anumite limite, întrucât fiecare travée în plus necesită construirea unui zid transversal portant care o scumpește față de clădirile cu zid median.

La alegerea soluției trebuie să se țină seama de toate aceste considerente, prin studii comparative asupra prețului de cost al întregului ansamblu.

Dintre indicii spațiali, K_3 are o deosebită influență asupra densității de construcție locuibilă. Prin mărirea lui K_3 , la o aceeași suprafață desfășurată vom avea o mai mare suprafață locuibilă la ha și la o aceeași lungime de rețea, o mai mare suprafață locuibilă aferentă.

Preocuparea pentru îmbunătățirea continuă a valorii lui K_3 are deci o tot atît de mare importanță pentru economicitatea ansamblurilor de locuit, ca și pentru aceea a economiei construcției în sine.

*

Să urmărim acum felul în care diferite elemente urbanistice, cum ar fi însorirea, normele P.C.I., mărirea cvartalelor și modul de organizare a teritoriului, influențează economia zonei de locuit.

Însorirea determină în cea mai mare parte valoarea raportului modular (raportul dintre D și H). Considerînd necesar 1,5 ore de însorire directă la solstițiul de iarnă, acest raport modular variază între 0,94 și 2,55, în funcție de înclinarea construcției față de axa sud-nord, pornind de la 0 la 90°. La 0°, construcțiile trebuie să se afle într-un raport modular de 1,17. Valoarea raportului scade pînă la 0,94 la un unghi de 30° cu axa sud-nord, pentru ca să crească la 2,55 cînd construcția este orientată est-vest. La o înclinare între 0—30°, construcțiile primesc raze directe și pe fațadele nefavorabil expuse spre nord-est și nord-vest.

Diversele orientări determină deci raporturi modulare variate, care duc la variația densității de construcție.

Principiul însoririi directe nu dă totuși date reale, deoarece intervin o serie de considerații privitoare la nebulozitate (frecventă iarna), grosimea pereților, geamurile care nu permit pătrunderea razelor ultraviolete și așa mai departe. Acest criteriu a fost înlocuit cu acela al vizibilității bolții cerești, bazat pe studiile de reflexie a razelor ultraviolete, luminoase și calorice, studii care stabilesc valabilitatea oricărei orientări în afara celei spre nord, care lipsește construcția de acțiunea razelor solare directe.

Raportul modular depinde de latitudinea fiecărei țări; pentru țara noastră el este fixat la 1,5 pentru fațadele lungi ale construcțiilor. Cu cît ne vom depărta spre nord, pentru o aceeași cantitate de raze directe, raportul modular va trebui mărit.

În ceea ce privește distanța dintre calcanele blocurilor, aceasta este determinată de normele privind paza contra incendiilor.

Tot normele P.C.I. sînt acelea care fixează o anumită depărtare a construcțiilor de la accesele carosabile, precum și o serie de măsuri, care, desigur, au influența lor asupra economicității urbanistice.

Costul lucrărilor edilitare este influențat de asemenea de mărirea cvartalului, lucru constatat din experiență.

La o creștere de la 3 la 6 ha, costul rețelei subterane, spre exemplu, scade cu 4%; la o creștere a cvartalului de la 6 la 9 ha, același cost scade cu 6%. În ceea ce privește drumurile, o creștere de la 3 la 6 ha aduce o scădere a cheltuielilor cu 5—7%, iar o creștere de la 6 la 9 ha, o reducere a cheltuielilor de 8—10%.

Dacă pînă acum am considerat în studiu o serie de factori izolați, nu trebuie să pierdem din vedere faptul că, în mare parte, economicitatea soluțiilor urbanistice depinde de modul de organizare a zonei de locuit. În ultimă analiză, pentru un anumit regim de construcție, dimensiunea cvartalelor și modul de organizare a teritoriului determină economicitatea soluției urbanistice.

Pentru a ne face o imagine asupra felului în care modul de organizare a teritoriului influențează economia zonei de locuit, vom urmări variațiile densității liniare pe rețea, ca indice sintetic, în condiții date ale regimului de construcții.

Din analiza făcută de inginer Desiatkov (în revista Arhitectura U.R.S.S. nr. 4/1958), asupra unor cvartale construite în U.R.S.S., rezultă că la un cvartal perimetral, la clădirile din interior, rețeaua edilitară suplimentară revine scump:

$$\text{— la un cvartal de 2,8 ha } P_1 = \frac{l_s}{l_c} = 1,82 \text{ scump}$$

$$P_2 = \frac{l_a}{l_c} = 1,24$$

$$P_0 = \frac{l_s + l_a}{l_c} = 3,06$$

$$\text{— la un cvartal de 5,8 ha } P_1 = 1,01 \text{ a scăzut}$$

$$P_2 = 1,52$$

$$P_0 = 2,53$$

$$\text{— la un cvartal de 9 ha } P_1 = 0,80$$

$$P_2 = 1,20$$

$$P_0 = 2,00$$

În cazul organizării teritoriului zonei de locuit în microraiou sau unitate de vecinătate, P_1 și P_0 scad foarte mult.

Trecerea de la cvartalele perimetrale geometrice la cele libere aduce o scădere a costurilor la lucrări edilitare cu 15—20%; în plus, cvartalele geometrice necesită — în cazul terenurilor accidentate — mari lucrări de sistematizare verticală și cheltuieli suplimentare pentru subsoluri și socluri, care duc la ridicarea costului întregii zone de locuit. Așezarea frontală a fațadelor de-a lungul străzilor de mare circulație înrăutățește condițiile de locuit, ceea ce face ca pentru asigurarea confortului să fie necesare retrageri mari și fișii plantate întinse; toate acestea, fără a mai lua în considerare densitățile nepermise pe care le creează defectuoasa așezare a dotărilor în cvartal și lipsa unor spații corespunzătoare pentru odihnă și sport. În tabelele 4 și 5 sînt date o serie de cifre comparative în legătură cu cvartalele I și II de la Onești.

În raportul său la Congresul al V-lea al U.I.A., prof. N. Baranov spune: «Experiența din domeniul urbanismului din Anglia, Franța, Suedia, Polonia, U.R.S.S. și alte diferite țări arată că se poate crea un sistem rațional de deservire culturală și socială prin gruparea funcțională a unui oarecare număr de ansambluri rezidențiale în unitățile de vecinătate (microraiou)».

Unitatea de vecinătate sau microraioul constituie acea formă de organizare a teritoriului în care locuințele sau grupurile de locuințe (unități rezidențiale) sînt grupate în jurul unui echipament menit să deservescă populația complet și satisfăcător în ceea ce privește necesitățile zilnice culturale și sociale (creșe, grădinițe, școli, magazine cu produse de primă necesitate, terenuri de odihnă și sport etc.).

Acest sistem creează posibilitatea izolării zonei de locuit și de deservire de circulația intensă, reducînd în același timp suprafața străzilor și aleilor în folosul spațiilor plantate, care, nemaifiind fragmentate, își au efectul lor asupra microclimei și condițiilor igienice și sanitare.

Atît spațiile plantate, cît și dotările social-culturale, de sănătate publică și învățămînt formează o rețea bine concepută, menită să servească în bune condiții necesitățile populației.

Considerînd aspectul economic al problemei, modul de organizare a zonei de locuit în microraiou duce la o simțitoare reducere a costului lucrărilor edilitare, la o mărire a suprafețelor verzi față de cele pavate și realizează în același timp o mare densitate liniară la rețea, prin gruparea rațională a construcțiilor.

*

Studiul de față și-a propus găsirea unui indice sintetic, care să ilustreze mai complex economicitatea soluției urbanistice.

Astfel, considerăm că este necesară stabilirea unei legături între lungimea rețelelor edilitare și suprafața locuibilă pe care o deservesc. Cu cît o anumită lungime de rețea deservește un spațiu locuibil mai mare, cu atît soluția poate fi considerată mai economică.

Vom denumi acest indice densitate liniară complexă A_0 , care reprezintă raportul dintre lungimea străzilor și aleilor carosabile și suprafața locuibilă pe care o deservesc. Acest indice cuprinde densitatea liniară amintită mai sus, celelalte gabarite ale clădirilor și indicele K_3 . După calculele efectuate, valoarea indicelui A_0 ar trebui să fie cel puțin 1/15 pentru un regim de construcție de 3—5 niveluri, pentru ca soluția în ansamblu să fie economică. Pentru alte regimuri de construcție, acest indice poate fi recalculat în mod corespunzător, pentru a se găsi un mijloc de control sintetic al economicității soluțiilor urbanistice.

Notînd:

$A_0 = A_1 + A_2$ în care A_1 este raportul dintre lungimea străzilor și suprafața locuibilă, iar A_2 este raportul dintre lungimea aleilor și suprafața locuibilă, obținem următoarele valori:

$$A_1 = \frac{0,4}{15} \quad A_2 = \frac{0,6}{15}$$

Aceste formule se pot defini în felul următor:

A_0 — 1 m liniar de stradă și alee carosabilă trebuie să deservescă cel puțin 15 m² suprafață locuibilă pentru ca soluția să fie economică;

A_1 — 0,4 m liniari de stradă trebuie să deservescă cel puțin 15 m² suprafață locuibilă;

A_2 — 0,6 m liniari de alee carosabilă trebuie să deservescă cel puțin 15 m² suprafață locuibilă.

În consecință, pentru un apartament mediu de cca. 30 m² locuibili sînt necesari pentru deservire cca. 2 m liniari de rețea carosabilă (stadă sau alee).

Raportul dintre lungimea străzilor și a aleilor carosabile e bine să nu depășească 2/3.

Cifrele obținute mai sus ne oferă posibilitatea de a controla cu ușurință economicitatea soluțiilor urbanistice cu regimul de construcție cel mai frecvent la noi în țară (3—5 niveluri).

Acest studiu necesită desigur a fi completat și îmbunătățit în vederea obținerii unor date menite să ilustreze cît mai exact economicitatea zonelor de locuit în complexitatea aspectelor pe care urbanismul le oferă în țara noastră.

Din punct de vedere teoretic, această metodă de control rămîne valabilă pentru orice regim de construcție, cu deosebirea că valorile lui A_0 , A_1 și A_2 se schimbă.

Tabelul 1
VARIATIA COSTULUI LUCRĂRILOR EDILITARE ÎN FUNCȚIE DE ÎNĂLȚIMEA ȘI LĂȚIMEA CLĂDIRILOR

Specificația	Unități	3 niveluri		4 niveluri	
		A	B	C	D
Suprafața desfășurată construită	m ²	19 620	19 620	26 160	26 160
Suprafața locuibilă desfășurată	m ²	10 200	10 200	13 600	13 600
Costul lucrărilor edilitare pe m ² /loc.	lei/m ²	312	278	283	252
Cost lucrări edilitare pentru 1 loc.	lei/m ²	2 480	2 210	2 260	2 020
Procent de reducere a costului lucrărilor edilitare de la A la C	%	9,1			
Procent de reducere a costului lucrărilor edilitare de la B la D	%	9,3			
Procent de reducere a costului lucrărilor edilitare de la A la D	%	19,2			

Tabelul 2
VARIATIA PREȚULUI LUCRĂRILOR EDILITARE ÎN FUNCȚIE DE LĂȚIMEA TRONSONULUI LINIAR

Specificația	Unități	Lățimea clădirilor	
		A 9,5 m	B 11,5
Suprafața construită desfășurată	m ²	72 100	83 600
Suprafața locuibilă desfășurată	m ²	37 500	43 000
Numărul locuitorilor pentru 8 m ² /loc.	locuitori	47 000	53 600
Costul lucrărilor edilitare pe m ² /loc.	lei/m ²	283	248
Costul lucrărilor edilitare pe loc.	lei/m ²	2260	1 980
Procent de reducere a costului lucrărilor edilitare	%	12,7	

Tabelul 3
VARIATIA PREȚULUI LUCRĂRILOR EDILITARE ÎN FUNCȚIE DE LUNGIMEA CLĂDIRILOR

Specificația	Unități	Dimensiunea clădirilor	
		Lățime 9,5 m A 2 tronsoane	Lățime 11,50 m B 3 tronsoane
Suprafața construită desfășurată	m ²	39 400	41 500
Suprafața locuibilă desfășurată	m ²	20 500	21 600
Costul lucrărilor edilitare m ² /loc.	lei/m ²	283	232
Costul lucrărilor edilitare pe loc.	lei/loc.	2 260	1 860
Procent de reducere a costului lucrărilor edilitare de la A—B	%	17,6	

BILANȚ TERITORIAL COMPARATIV

	Specificația	Unități	Cvartal I	Cvartal II
			p+2 — p+3	p+3
A	Suprafața totală a terenului	ha	9	22,20
B	Suprafața străzi și piețe	ha	1,40	2,30
C	Suprafața cvartalelor	ha	7,60	19,90
D	Suprafața parcele dotări	ha	0,40	2,10
E	Suprafața netă a cvartalelor C—D	ha	720	17,80
F	Suprafața alei carosabile	ha	0,85	1,10
G	Suprafața locuibilă desfășurată	m ²	24 370	65 300
H	Numărul locuitorilor pentru 8 m ² locuibili	loc.	3 050	8 150
I	Procent alei carosabile F—E	%	11,8	6,2
J	Densitate brută pe cvartal G—C	metri pătrați locuibili/ha	3 210	3 280
K	Densitate brută pe cvartal H—G	loc/ha	400	410
L	Densitate netă pe cvartal G—E	metri pătrați locuibili/ha	3 400	3 670
M	Densitate netă pe cvartal H—E	loc/ha	425	460

INDICI DE COST DE APARTAMENT MEDIU DE 2 CAMERE

Specificația	Cvartal I	Cvartal II
Cost lucrări edilitare și lucrări de folosință generală (lei)	21 800	8 800
Cost construcții și instalații interioare (lei)	78 500	38 500
Cost cota-parte dotări social-culturale, magazine, exproprieri etc. (lei)	12 500	9 200
Total (lei)	112 800	56 500

SISTEMATIZAREA TERITORIALĂ

UTILITATEA ȘI STRUCTURA SISTEMATIZĂRILOR TERITORIALE

Interesul deosebit pe care-l stîrnesc problemele de urbanism reflectă actualitatea și importanța pe care o prezintă sistematizarea locală și teritorială în acțiunea de construcție și de echipare a așezărilor urbane și rurale, organizarea complexă și armonioasă a teritoriului țării noastre.

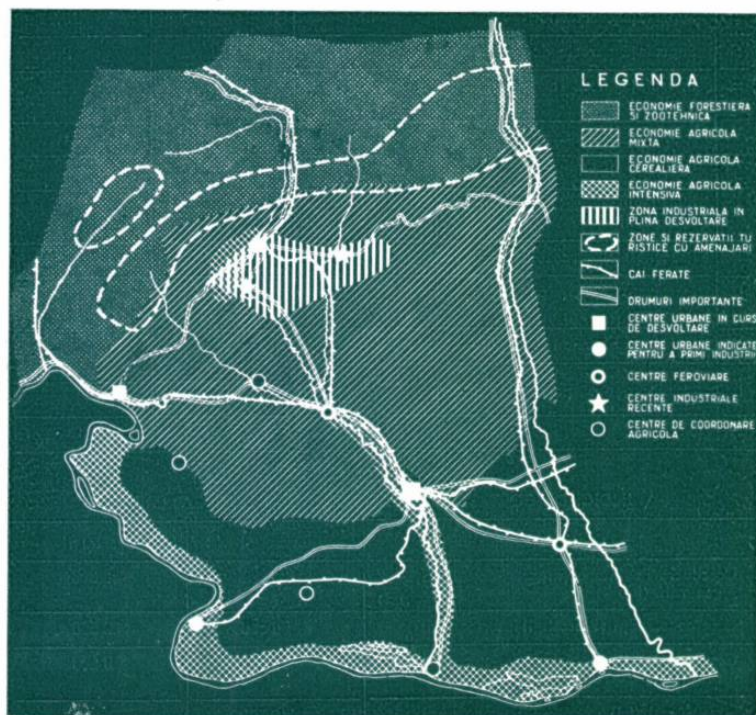
Contribuția la distribuția în teritoriu a forțelor de producție în conformitate cu planurile economice de stat, economicitatea investițiilor privind amplasarea construcțiilor de locuințe și a dotărilor necesare noilor industrii, dezvoltarea așezărilor urbane și rurale sînt cîteva din problemele actuale ale sistematizării teritoriale. Contribuția sistematizării teritoriale devine din ce în ce mai utilă și mai plină de conținut prin numeroasele studii și proiecte realizate în ultimii 10 ani.

Analizînd structura lucrărilor, se constată că aceasta s-a completat și îmbunătățit treptat. Începînd cu sistematizarea unor regiuni, a unor complexe teritoriale de producție sau a unor microregiuni industriale și trecînd la studiile de amplasare a unor importante investiții industriale, sistematizarea teritorială cuprinde problemele urbanistice de organizare complexă și pe etape a teritoriului.

Practica lucrurilor ne arată că activitatea de sistematizare se desfășoară în variate momente de transformare și de dezvoltare a teritoriului.

În unele cazuri, faza de dezvoltare este încă incipientă și în consecință gradul de adîncire a problemelor și de organizare a teritoriului urmărește, în primul rînd, sevizarea problemelor esențiale. Această cunoaștere contribuie, prin concluziile sale critice și prin propuneri, la completarea datelor de ansamblu pentru o eventuală considerare a unor investiții ce decurg din prevederile planului de dezvoltare a economiei naționale. Tot în această fază incipientă, utilitatea studiilor de sistematizare se mai justifică și prin faptul că aceste proiecte de sistematizare devin și un instrument care, în anumite limite, permite elaborarea și aplicarea unor măsuri pe plan local.

Fig. 1 — Sistematizare teritorială



În alte cazuri, sistematizarea teritorială intervine în momentul cînd dezvoltarea unei regiuni sau microregiuni se amplifică, iar ritmul de industrializare devine tot mai accentuat. În acest caz, sistematizarea teritorială intervine direct, avînd o utilitate deosebită prin organizarea, coordonarea și armonizarea necesităților și intereselor multiple, uneori contradictorii, ale variatelor activități economice. În această fază de industrializare și de transformare a teritoriului, sistematizarea este chemată să rezolve problemele privind amplasarea investițiilor importante, dezvoltarea și profilarea coordonată a așezărilor, asigurarea unei echipări tehnice și a unei deserviri corespunzătoare noului profil economic pe care-l dobîndește teritoriul considerat.

Uneori, pe arii în genere restrînse, intervenția sistematizării teritoriale are un caracter mai mult ameliorativ, atunci cînd procesul de dezvoltare s-a produs unilateral și necontrolat, lipsind organizarea coordonată și armonizarea de ansamblu a unor variate activități economice între ele și în raport cu așezările omenești.

De asemenea, experiența arată că sistematizarea teritorială trebuie să intervină uneori concomitent, la adîncimi diferite, în cadrul unei regiuni, sub forma studiului de ansamblu, paralel cu sistematizarea unor arii restrînse — microregiuni — unde ritmul investițiilor este în faza inițială sau în curs de amplificare.

Aceste multiple situații reprezintă de fapt procesul de creștere și de dezvoltare, rolul și prezența sistematizării teritoriale fiind tocmai cel de factor activ în cuprinderea fenomenelor de evoluție și de transformare ce survin, contribuind la organizarea și coordonarea complexă a teritoriului.

În legătură cu această diversitate de probleme distribuite în teritorii cu arii mai mari sau mai restrînse, a venit vremea să se înceapă treptat elaborarea studiilor urbanistice — pe regiuni sau microregiuni, cît și pe raioane și regiuni administrative — care să cuprindă considerarea unitară a problemelor de urbanism la scara teritoriului național. Prin realizarea acestor lucrări s-ar ajunge la o cunoaștere temeinică a aspectelor și a problemelor specifice, realizarea unui îndreptar util pentru localizarea prevederilor de perspectivă, cît și elaborarea de indici tehnico-economici.

Tot așa cum în alte domenii de cercetare s-au elaborat lucrări de ansamblu și de perspectivă privind teritoriul național (de exemplu, studiul zonării folosințelor agricole), considerăm că și pe plan urbanistic o astfel de lucrare ar permite îmbunătățirea activității în domeniul sistematizărilor locale și teritoriale. Realizarea acestor studii de sistematizare ar contribui la cunoașterea problemelor esențiale privind:

- dezvoltări și concentrări excesive de așezări și de activități economice;
- gradul de echipare tehnică și de deservire a așezărilor omenești;
- problemele specifice, cu un conținut propriu, ce se pun tot mai mult în legătură cu necesitatea sistematizării așezărilor rurale ș.a.m.d.

Aceste lucrări ar permite analize comparative deosebit de utile, o seriare a problemelor esențiale și o etapizare în raport cu importanța lor.

În cele ce urmează se vor analiza unele aspecte și probleme privind contribuția sistematizării la distribuția în teritoriu a forțelor de producție, dezvoltarea așezărilor prin investiții de locuințe și dotări social-culturale și în genere la transformarea economică a unui teritoriu.

ORGANIZAREA TERITORIULUI ȘI DEZVOLTAREA ORAȘELOR

Analizarea distribuției în teritoriu a forțelor de producție implică, în afară de considerarea condițiilor tehnico-economice uzuale — strict legate de profilul industriei respective — și factori de ordin teritorial, pe care îi au în vedere, în primul rînd, sistematizările teritoriale, și anume:

- gradul de dezvoltare social-economică a regiunii respective;
- importanța și dotările așezărilor omenești;
- gradul de echipare tehnică a teritoriului.

Problema localizării în teritoriu a unităților de producție și de deservire, determinarea raportului corespunzător între investițiile industriale și amenajările necesare, zonificările respective, problemele legate de amplasarea construcțiilor de locuit, sînt elemente de bază în sistematizările teritoriale.

În primul rînd este necesară considerarea gradului de industrializare și de dezvoltare complexă a teritoriului studiat. Prin abandonarea unui

practicism, limitat numai la unele elemente tehnice de localizare a forțelor de producție, a fost posibilă industrializarea și ridicarea economică a unor teritorii care, în faza inițială de amenajare, au necesitat uneori investiții mai mari decât cele din arii dezvoltate, care beneficiau de o echipare și o dotare superioară a teritoriului.

Ce să facem cu zonele și așezările care, într-o anumită perioadă, nu au investiții însemnate, acestea fiind numai de interes local, dar care, însumate, reprezintă o problemă destul de importantă? Sistematizările teritoriale le revine sarcina să arate aspectele critice ce se desprind pe anumite arii, să considere așezările urbane care încă nu au o profilare economică corespunzătoare, deși au posibilități și condiții de dezvoltare.

Procesul de industrializare, în curs, al Moldovei, care a început să aibă importante complexe teritoriale de producție, dezvoltarea intensă a industriei în Oltenia, proiectarea și investițiile legate de transformarea socialistă a agriculturii în Dobrogea, asigurarea alimentării regionale cu apă a zonelor deficitare, ceea ce va permite o valorificare superioară a suprafețelor agricole, toate aceste transformări vor contribui în mare măsură la dotarea și dezvoltarea așezărilor din aceste regiuni.

Un element de seamă în organizarea complexă și ridicarea economică a teritoriului este și considerarea gradului de dezvoltare a așezărilor urbane. Orașele din țara noastră, în raport cu suprafața țării și varietatea formelor de relief, apar satisfăcător răspândite în teritoriu. De asemenea, cu privire la densitatea lor în teritoriu, la distanțele la care se află așezate orașele unele față de altele, este de reținut că aproape 86% din populația urbană a țării (158 de orașe) este cuprinsă în orașe situate la distanțe relativ mici și care variază între 10 și 60 km.

În general, se observă, în perioada dintre ultimele recensăminte, creșteri de populație urbană deosebit de puternice. Astfel, în localități ca: Hunedoara, Tîrnăveni, Reghin, Onești și altele, creșterea populației a depășit cu mult procentul mediu de creștere a populației urbane dintre ultimele recensăminte.

Examinarea unor aspecte și probleme principale ale orașelor noastre, din punctul de vedere al sistematizării teritoriale, arată necesitatea considerării în mod deosebit a orașelor cu volume de populație mijlocii și mici. În aceste centre urbane există condiții favorabile pentru dezvoltarea industriei, realizându-se în acest fel, o dată cu o profilare superioară a funcțiunilor lor economice, și o îmbunătățire a dotărilor tehnico-edilitare și a deservirii lor.

În această perioadă de creștere și de transformare a orașelor apar unele disproporții privind suprafețele relativ mari ale acestora și cu tendință de creștere, densitățile mici, echipările tehnice și dotările social-culturale, ce devin astfel necorespunzătoare și impun sistematizări locale rezolvări ce se cer considerate și din punctul de vedere al sistematizării teritoriale. Astfel, amplasarea industriilor este posibilă și recomandabilă mai ales în teritoriu, în zonele imediate din jurul orașelor. În acest fel se realizează punerea în valoare, ridicarea în primul rând a centrelor urbane existente, evitându-se pe cât posibil crearea în mod artificial și cu totul neeconomic de noi așezări.

Pentru dezvoltarea armonioasă în teritoriu a orașelor și localităților cu funcțiuni industriale, o problemă însemnată rămâne deci repartitia rațională a forțelor de producție, pornind de la necesitatea dezvoltării complexe a regiunilor, a apropierea producției de sursele de materii prime și de centrele consumatoare, precum și înlăturarea transporturilor încrucișate și pe distanțe mari. Trebuie ținut seama, la stabilirea unor ipoteze de dezvoltare, de asigurarea unei organizări proporționale și armonioase, pe etape, a tuturor regiunilor, care în unele cazuri poate contraveni, în anumite faze, intereselor economice de ramură sau locale.

Pentru a ilustra importanța problemelor ce se pun sistematizării teritoriale, să considerăm transformările ce survin, de exemplu, în regiunea Craiova. Această regiune a trecut în ultimii ani la o însemnată dezvoltare economică, ce este în continuă amplificare. Teritoriul regiunii cuprinde, în cadrul unui relief variat — începând cu zona muntelui pînă la lunca majoră a Dunării — numeroase resurse ale solului și subsolului. Pe

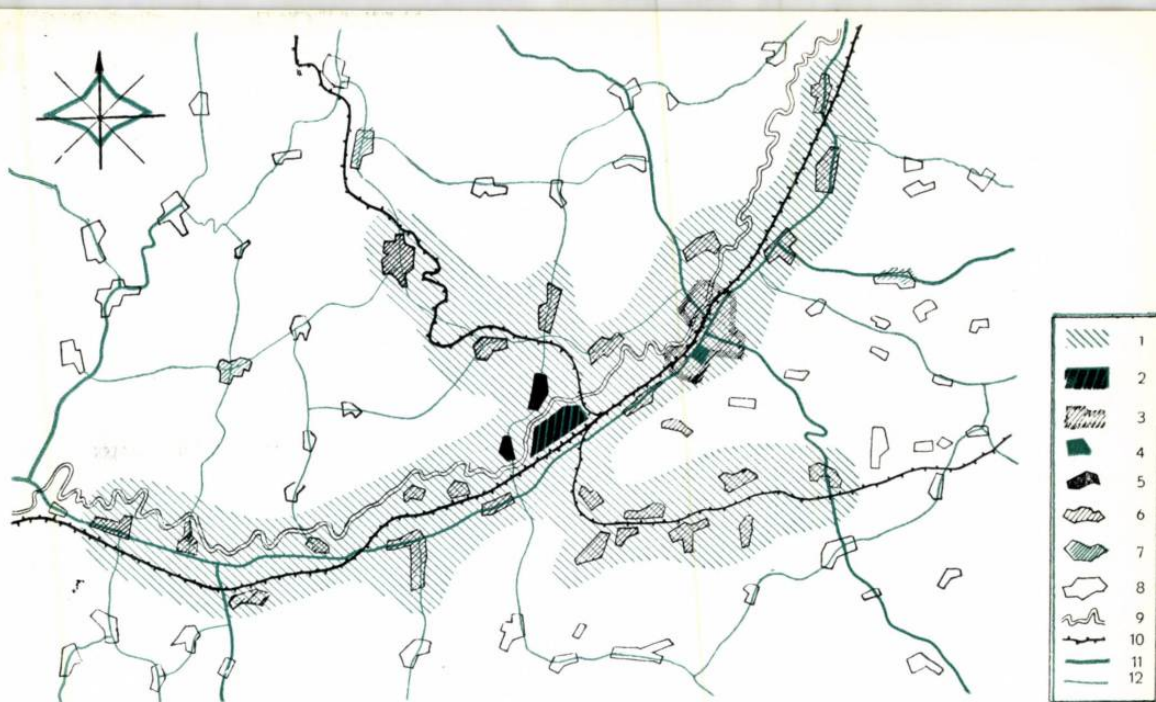


Fig. 2 — Sistematizare teritorială

1. Zona imediată cuprinzând localitățile cu un disponibil de forțe de muncă ce se poate deplasa zilnic la locul de muncă — 2. Amplasament industrial propus — 3. Localitate cuprinzând cvartalul propus — 4. Cămin nou propus a fi construit în oraș — 5. Localități din care se pot efectua, pe jos, deplasări zilnice către locul de muncă — 6. Localități în care se pot efectua, cu trenul, deplasări zilnice la locul de muncă — 7. Localități din zona de studiu, avînd un disponibil mai important de forțe de muncă — 8. Localități — 9. Riu — 10. Linii C.F. — 11. Drumuri principale (naționale și regionale) — 12. Drumuri secundare (raionale și locale)



Fig. 3 — Sistematizare teritorială

1. Zona imediată cuprinzând localitățile cu un disponibil de forțe de muncă ce se poate deplasa zilnic la locul de muncă — 2. Amplasament industrial propus — 3. Industrie în curs de realizare — 4. Colonie muncitorească propusă — 5. Localități din care se pot efectua pe jos deplasări zilnice către locul de muncă — 6. Localități din care se pot efectua, cu trenul, deplasări zilnice spre locul de muncă — 7. Localități din zona de studiu avînd un disponibil mai important de forțe de muncă — 8. Localități — 9. Riu — 10. Linii C.F. — 11. Drumuri principale (naționale și regionale) — 12. Drumuri secundare (raionale și locale)

baza acestor posibilități, în linii mari, apar în regiune zone și microregiuni cu profilări economice specifice (fig. 1).

Astfel, zona economică forestieră și zootehnică din nord reprezintă o arie întinsă. În această parte a regiunii se află unități de prelucrare și valorificare a masei lemnoase, exploatare și cariere de piatră pentru construcții etc. Tot în această parte a regiunii se află și o zonă de mare interes turistic, rezervații de vînațoare, pescuit și de ocrotire a monumentelor naturii. Restul regiunii cuprinde zonele de economie agricolă, din care, în special la sud și pe lunca Jiului, se dezvoltă irigațiile și o importantă zonă viticolă. De asemenea, industria, în continuă creștere (exploatare petrolifere, carbonifere etc.) și amplasarea de noi unități industriale contribuie la transformarea economică a regiunii.

Toate aceste activități importante au consecințe asupra așezărilor omenești, a volumului de investiții privind construcțiile de locuințe, a dotărilor necesare orașelor și centrelor industriale. Echiparea tehnică a teritoriului, în ansamblul ei, se completează treptat. Orașele Craiova, Tg. Jiu, Turnu Severin sînt principale centre în curs de dezvoltare; de asemenea, orașele mai mici — Calafat, Corabia etc. — vor putea să primească investiții noi, reprofiliări care le vor dezvolta funcțiunile economice ș.a.m.d.

Față de aceste transformări și de consecințele ce decurg, devine necesară organizarea coordonată și complexă a teritoriului, care să țină seama, pe etape de desfășurare, de zone specifice și, în ansamblul regiunii, de toate investițiile ce se produc. Numai în acest fel se vor putea preveni dezvoltări unilaterale în cadrul unei ramuri, în dauna altor sectoare de activitate, amplasări necorespunzătoare care să ducă la crearea artificială de noi așezări, în dauna celor existente, efectele nocivității noilor industrii asupra așezărilor, transporturi neraționale și alte urmări cu caracter negativ, care se pot preîntîmpina.

O altă problemă legată de relația «orașul considerat în teritoriul său» este tendința — ce se observă în numeroase cazuri — de extindere nejustificată în teritoriu a intravilanului orașului. Această expansiune teritorială se produce prin încorporări succesive de cartiere de tip rural sau prin înglobarea treptată a unor așezări rurale ce se găsesc în imediată apropiere de centrul urban.

Construcțiile de locuințe unifamiliale cu lot gospodăresc, în cazul când sînt făcute în mod necontrolat și fără o sistematizare, produc treptat extinderi și dezvoltări necorespunzătoare. Includerea în perimetrul administrativ al orașului a unor atare așezări este în detrimentul bunei gospodăriri orășenești și al așezărilor respective. În acest caz apare necesar să se prevadă prin lege obligativitatea întocmirii planurilor de sistematizare a zonelor preorășenești, pentru orașele unde sînt astfel de situații sau unde, prin realizarea unor importante investiții, se produc extinderi în teritoriu de acest gen.

În concluzie, în regiunile cu importante investiții și dezvoltări complexe, sistematizarea regională împreună cu planurile de amenajare a microregiunilor și zonelor preorășenești trebuie să devină obligatorii.

AMPLASAREA ÎN TERITORIUL A CONSTRUCȚIILOR DE LOCUINȚE

O contribuție de seamă a sistematizărilor teritoriale în sprijinul industrializării și urbanizării unor regiuni sau arii mai restrînse o au studiile de amplasament în teritoriu al investițiilor privind construcțiile industriale, cele de locuințe și dotările social-culturale. Aceste proiecte — prin natura lor — au un caracter deosebit de operativ, trecerea la executarea investițiilor fiind direct dependentă de alegerea în teritoriu a amplasamentului respectiv. Mărima coloniei de cazare și în consecință cota-parte din totalul investițiilor ce revine construcțiilor de locuințe și dotărilor social-culturale, sînt condiționate de rezultatele studiului de determinare a forțelor de muncă ce urmează să fie cazate în construcții noi.

Aceste studii de sistematizare teritorială sînt printre lucrările premergătoare amplasării și distribuției teritoriale a investițiilor importante. Scopul acestor lucrări este să precizeze:

- stabilirea disponibilităților de forțe de muncă avînd cazare proprie în zona imediată;
- determinarea volumului de investiții de locuințe cu caracter de masă și dotările social-culturale aferente;
- amplasarea coloniei sau cvartalului de locuințe și evaluarea costurilor respective.

Determinarea teoretică a potențialului forțelor de muncă se face pe bază de indici, ținînd seama de toate funcțiunile și deservirile teritoriului respectiv. Pe baza cercetării de teren ce se efectuează se ajunge la stabilirea indicativă a disponibilităților de forțe de muncă cu cazare proprie. În schițele din figurile 2 și 3 se arată două cazuri tipice. Primul, cînd zona imediată are, lîngă amplasamentul industrial, un oraș important și o rețea mai bogată de căi ferate și de așezări (fig. 2). În al doilea caz (fig. 3), zona imediată este deservită de o singură linie ferată, amplasamentul industrial neavînd în apropiere decît așezări rurale. Una din acestea are posibilități de dezvoltare, avînd în vedere importanța localității, deservirile existente și faptul că în imediata apropiere se mai amplasează o industrie.

Stabilirea necesarului de cazare este o problemă care prezintă caracteristici proprii fiecărui caz în parte, o generalizare a modului de rezolvare fiind greu de făcut, deoarece ar da aproximări prea mari sau chiar greșeli. În funcție de importanța potențialului forțelor de muncă din zona imediată, se trece la o primă estimare a volumului de investiții de locuințe. La această estimare se mai ține seama și de o serie de factori și condiții locale (distanța față de c. f., starea fondului de locuit existent etc.).

Un alt element care se cere analizat în teritoriu este amplasarea investițiilor de locuințe necesare. În măsura în care este posibil, zona imediată avînd un centru urban sau o așezare mai importantă prin mărimea, dotările, fondul de locuințe existent, se va urmări realizarea construcțiilor de locuințe în primul rînd în aceste centre.

Experiența ne arată că mărimea cvartalului sau a coloniei, necesarul ce trebuie cazat — în prima etapă — în construcții noi variază între 25 și 30% din totalul salariaților la investițiile mici și între 40 și 50% la investițiile importante.

Contribuția proiectării la economicitatea investițiilor considerate complex reprezintă un real progres față de anii trecuți, cînd determinarea necesarului de locuințe nu avea la bază un studiu adîncit al acestei probleme. Determinarea volumului construcțiilor de locuințe s-a făcut uneori fără considerarea tuturor factorilor și fără a se ține seama, în suficientă măsură, și de anumite condiții locale. Astfel, este de analizat dacă nu s-a mers uneori pe ipoteze care au dus la programe de construcții și la orașe noi cu volume inițiale mari de populație, fără a se considera în suficientă măsură posibilitățile de cazare pe care le oferă așezările din teritoriul înconjurător. Aceste așezări pot prelua o parte din necesarul de cazat, în construcții cu lot gospodăresc, contribuind astfel la dezvoltarea funcțională și armonioasă a unui oraș cu zona sa preorășenească.

PROBLEMA COSTURILOR

De o deosebită însemnătate apare problema costurilor, a economicității investițiilor de locuințe.

În acțiunea de reconstrucție și de construcție a localităților, atenția principală trebuie dată problemelor economice. În această privință sînt de făcut unele observații generale.

La elaborarea propunerilor de amenajare și de sistematizare trebuie avut în vedere faptul că o analiză a costurilor nu se poate face numai din punct de vedere al prezentului, fără considerarea unei perspective mai îndepărtate. Uneori necesitățile momentului ne fac să stabilim amplasări în teritoriu care țin seama, în prea mare măsură, de nevoile sau posibilitățile imediate. Luînd în considerare oportunitatea unor atare propuneri și valoarea argumentelor lor, nu trebuie să omitem și faptul că investițiile, o dată făcute, durează și influențează teritoriul înconjurător. În acest sens este de văzut dacă se mai poate justifica o amplasare care prezintă avantaje în faza inițială, dar în viitor duce la o mărire nejustificată a cheltuielilor de exploatare. Cît revine costul unei localități, este o problemă care se poate înțelege diferit, noțiunea de cost avînd un conținut mai complex. Dacă prin acest total înțelegem suma costului elementelor componente:

- costul mediu al locuințelor și lucrărilor de echipare tehnică și al dotărilor social-culturale din cvartal;
- costul lucrărilor de echipare tehnică în exteriorul cvartalului;

— costul lucrărilor privind dotările social-culturale exterioare cvartalului, realizăm cel mult un element al costului. Acest element este numai costul inventarului existent sau, în ipoteza proiectării, cel anticipat, care urmează să fie realizat prin terminarea construcțiilor și respectarea folosințelor obiectelor prevăzute.

Informarea este parțială, are un caracter static și nu prezintă o imagine reală a noțiunii de cost. Această noțiune, considerată complex, cuprinde costul investițiilor, costul exploatarei și corelarea acestora prin amortizarea mijloacelor de bază. Costul exploatarei ne arată dacă ipoteza considerată și proiectul de sistematizare propun rezolvări economice sau nu. Aparent, luînd în considerare numai cheltuielile de investiție, ipoteza respectivă poate fi economică. În timp însă, soluția planului de sistematizare, prin cheltuielile anuale de funcționare mari, poate să devină în realitate oneroasă.

Dificultatea rămîne cunoașterea costului de exploatare. Mărimea acestui cost ne va arăta cît de scumpă este soluția noastră. În această direcție trebuie să se treacă de urgență la realizarea materialului documentar necesar și la efectuarea de numeroase studii, care încă lipsesc.

Stabilirea cheltuielilor și veniturilor localității ne va permite cunoașterea costului de exploatare anual și corelarea investițiilor pe etape, cu analiza cotelor de amortizare a mijloacelor de bază, ceea ce duce la o imagine nouă a noțiunii de cost. Structura venitului net al așezării va trebui să fie cuprinzătoare, ținînd seama de: venitul net al unităților productive, venitul net din exploatarea unităților neproductive și contribuția locuitorilor prin impozite (cota aferentă localității respective). Investițiile se vor analiza în funcție de necesitatea de reinnoire a ceea ce există și cota-parte pentru majorarea fondului de bază al localității — reproducția lărgită — restul fiind destinat regiunii și fondului central.

De asemenea, va fi necesar să se considere punerea în concordanță a propunerilor din planurile de sistematizare cu termenele reale de amortizare a principalelor construcții orășenești. Luarea în studiu a termenelor reale de amortizare duce la determinarea pe baze obiective a etapelor de perspectivă. În acest fel vom abandona poziția formală a unor perspective convenționale de 15—20 de ani, reconsiderarea etapelor de dezvoltare fiind făcută pe elementele mijloacelor de bază grupate după termenele lor reale de amortizare. Ținînd seama de starea de vechime și uzură, de cotele de amortizare a fondului de clădiri, de echiparea tehnică, dotări și amenajări, vom putea elabora etapele de reconstrucție și de dezvoltare corespunzătoare situației specifice. Stabilirea unei metodologii care să indice elementele și calea de urmat în determinarea costului va reprezenta un prim pas.

În domeniul sistematizării cu privire la metodologia, va trebui să facem noi progrese. Limitarea la un schematism în sine, la aspectele încă — în numeroase cazuri — formale, este o fază ce se cere depășită. Aplicarea mecanică a unor indici generali va trebui să fie înlocuită prin metode noi de analiză și elaborarea de indici specifici.

În cadrul sistematizării teritoriale va trebui să se stabilească o metodologie care să permită cunoașterea unui «modul teritorial» de organizare și deservire, avînd în vedere parametrii specifici, care să țină seama, în mod complex și cu o structură adecvată, de relația dintre suprafață, populație, funcțiuni și echipare.

ORGANIZAREA AȘEZĂRILOR RURALE ÎN TERITORIUL

Efectul investițiilor industriale care au dus la crearea de microregiuni industriale, de zone preorășenești, dezvoltarea agriculturii socialiste cu numeroase amenajări și investiții și în consecință creșterea continuă a numărului de locuințe în mediul rural pun în plină actualitate problemele de organizare a așezărilor rurale.

Problematica și metodologia organizării așezărilor rurale în cadrul sistematizării teritoriale își au un conținut propriu. Atracția pentru construcțiile de locuințe cu lot gospodăresc în așezări din imediata apropiere de locul de muncă și centrul urban din regiune are ca urmare ridicarea așezărilor rurale. Dezvoltarea agriculturii socialiste, cu amenajările și investițiile respective, crearea de noi baze economice au ca urmare dezvoltarea teritoriului într-un cadru nou, care determină organizarea și reprofilarea așezărilor rurale și a raioanelor agricole. Apar noi probleme cu caracter teritorial, iar considerarea sistematizării așezărilor rurale devine necesară.

Din aceste probleme cu caracter general, enumerăm: tendința de extindere întîmplătoare a așezărilor lăsate să se dezvolte de-a lungul drumurilor; tendința de reunire treptată a așezărilor apropiate unele de altele sau de un oraș; lipsa unor delimitări asigurînd zone de extensie posibilă; insuficiența organizare și coordonare între amplasamentele unităților agricole (centre mecanice, S.M.T., G.A.S., G.A.C. etc.) cu așezările rurale din imediata apropiere; necesitatea unor dotări edilitare la un nivel corespunzător așezărilor rurale.

Față de importanța și actualitatea acestor probleme, într-o primă etapă, va trebui să se treacă treptat la sistematizarea raioanelor cu agricultură socialistă și la întocmirea unor studii pentru elaborarea unui regulament privind gospodărirea așezărilor rurale, specific condițiilor locale de la o regiune la alta. Aceste lucrări pregătitoare vor trebui să prevadă:

- clasificarea așezărilor rurale după numărul populației, suprafață, funcțiuni economice;
- delimitarea așezărilor importante, cît și a celor situate într-o arie mai restrînsă a teritoriului;
- zonele de extensie ale așezărilor ce se dezvoltă;
- zonele de amplasare a unităților agricole principale;
- indicații cu privire la amplasarea locuințelor, materiale de construcție ce urmează să fie folosite, organizarea lotului etc.;
- indicații și recomandări privind: alimentarea cu apă, salubritatea, spațiile plantate ș. a. m. d.

Pe baza acestor lucrări, institutele regionale de proiectare vor putea întocmi sistematizări locale, începînd cu cele mai importante așezări.

Din prezentarea unor aspecte și probleme a reieșit actualitatea și contribuția sistematizărilor teritoriale la organizarea și coordonarea transformărilor complexe ce survin în teritoriu.

Completarea și îmbunătățirea continuă a metodologiei, a terminologiei încă insuficiente din punct de vedere gnoseologic și o preocupare sporită pentru o teoretizare a experienței vor îngădui treptat noi progrese.

REDUCEREA COSTULUI INVESTIȚIILOR DE LOCUINȚE ÎN ANSAMBLURI, PRIN PROIECTAREA URBANISTICĂ

Este cunoscut faptul că pentru a controla economicitatea unei secții de locuințe este necesară examinarea acestora sub mai multe aspecte: costul raportat la apartamentul efectiv sau la cel convențional, costul pe metru pătrat construit sau locuibil, economia de materiale, condițiile de organizare a execuției ș.a. Criteriul esențial, *costul*, poate fi apreciat în mai multe moduri, iar stabilirea *economicității* e destul de complexă, astfel că, până la urmă, adăugarea și a unor elemente subiective de apreciere este de neînlăturat. Cu toate acestea, controlul economicității secțiilor de locuințe este astăzi asigurat în suficientă măsură, aceasta contribuind la succesele realizate în ultimul timp în ieftinirea, prin proiectare, a locuințelor.

Cu totul diferit se prezintă însă problema controlului economicității locuințelor considerate *în ansamblu*.

Apartamentul nu este numai un element constitutiv al unei vile, al unui corp de locuințe înșiruite sau al unui bloc. Atât din punctul de vedere al costului investiției, al consumului de materiale și al condițiilor execuției, cât și din cel al condițiilor de locuibilitate, noua locuință destinată unei familii trebuie considerată în ansamblul constituit, după caz, sub forma unei simple alei, a unei grupări ceva mai mari sau chiar a unui nou cartier.

Reducerea efectivă a costului apartamentului, considerat în cadrul limitat al clădirii din care face parte, a constituit fără îndoială primul și cel mai important pas pentru asigurarea unei eficiențe sporite a noilor investiții în locuințe.

Este necesar ca acțiunea începută să fie continuată și pe calea obținerii unei reduceri substanțiale a costului lucrărilor de amenajare și echipare tehnică a teritoriului, lucrări ce cuprind nivelări, drumuri, instalații exterioare, plantații, precum și cele ce mai apar necesare în unele cazuri, cum ar fi amenajarea malurilor unor ape învecinate, poduri ș.a.

În raport cu costul clădirilor de locuit, considerate uzual în limita tro-tuarului înconjurător de protecție, valoarea lucrărilor exterioare diferă procentual în limite deosebit de mari. În cazul unei clădiri situate pe o stradă echipată edilitar corespunzător clădirii (cu secții și debite satisfăcătoare), costul racordurilor este redus, putând coborî chiar sub 50% din costul noii clădiri, cum este cazul pentru unele dintre clădirile «plombe» de pe artere existente ale Capitalei.

În unele cvartale noi, costul echipării edilitare din cvartal reprezintă 25...30% din costul locuințelor, dar sînt și cazuri cînd acesta depășește 50%.

În cazul unor grupări cuprinzînd un număr redus de locuințe (dar a căror deservire tehnico-sanitară e necesară), situate în localități existente, lipsite de echipare edilitară, costul lucrărilor exterioare poate tinde să egaleze costul locuințelor sau chiar să-l depășească, dacă intervin aducțiuni de apă și energetice, epurări de ape uzate ș.a.

Este de subliniat sarcina financiară ce apare deosebit de mare pentru primele etape de realizare din așezările noi, precum și în cazul unor grupări noi inserate în localități existente slab echipate edilitar, în care secțiunile aducțiunilor trebuie sporite pentru ca să asigure și legarea zonelor existente alăturate.

*

Ponderea apreciabilă a costului lucrărilor de amenajare și echipare tehnică în componența costului final nu a fost destul de bine sesizată pînă în prezent și aceasta s-a datorat în parte și faptului că, în multe din ansamblurile realizate pînă acum (Valea Jiului, Hunedoara ș.a.), o mare parte din aceste lucrări au fost amîinate pentru o etapă viitoare și costul lor nu a fost cunoscut.

În cea mai mare măsură, insuficienta cunoaștere a posibilității de a se realiza economii printr-o justă proiectare urbanistică s-a datorat faptului că titularii de investiție și forurile lor tutelare, proiectanții și organele de îndrumare, precum și forurile de avizare, nu au dat pînă acum atenție suficientă acestei probleme.

Din această cauză nu au fost stabiliți pînă acum nici indicatorii statistici în legătură cu economicitatea investițiilor de locuințe prin proiectarea sistematizării și nici un număr de indici plafon de cost ai lucrărilor exterioare de amenajare și echipare tehnică, pentru diferite situații.

Dintru început, ținem să precizăm că prin noțiunea de proiectare urbanistică (numită și de sistematizare) înțelegem desfășurarea întregului proces: desăvîrșirea temei, determinarea amplasamentului ansamblului, alegerea tipurilor de locuințe, modul lor de grupare în clădiri și de dispunere în teren, schema amenajării și echipării tehnice a terenului.

În cele ce urmează vom urmări posibilitățile de a se obține economii în desfășurarea acestei succesiuni.

Factorii care influențează costul lucrărilor generale și posibilitățile de acționare asupra lor apar chiar de la elaborarea temei de proiectare. Se constată că înseși punctele temei conțin elemente de economie sau de risipă.

Asupra costului total acționează în primul rînd numărul locuitorilor și componența familiilor a căror adăpostire se propune. Se știe că numărul locuitorilor acționează progresiv asupra volumului și importanței dotărilor social-culturale și în această privință se poate ști de la început că prețul final ce revine pentru un apartament dintr-un ansamblu de 10 000 de locuitori va fi mai ridicat decît cel dintr-un ansamblu de 1 000 de locuitori. Componența familiilor care dictează tipurile de apartamente acționează direct asupra prețului final, prin mărirea sau micșorarea densității și a numărului de racorduri edilitare. Astfel, renunțarea la dezvoltarea cazării în cămine a muncitorilor din Hunedoara va duce la o scădere a densității și la o creștere a numărului de racorduri edilitare, respectiv la o creștere a prețului final considerat pe cap de locuitor. În alte cazuri, caracterizate prin familii cu mulți copii, apare necesitatea unui număr oarecare de locuințe unifamiliale cu lot în folosință, ducînd de asemenea la creșterea costului final.

Dacă cele arătate mai sus, deși duc la mărirea costului prin temă, sînt juste, nu tot astfel se prezintă lucrurile atunci cînd tema contribuie la majorarea investiției prin exagerarea numărului de locuințe unifamiliale construite din fond centralizat. O insuficientă eficiență economică a investiției poate fi provocată și în cazul limitării, prin temă, la un număr de caturi prea mic în raport cu tehnicitatea ridicată a lucrărilor edilitare, cum a fost cazul clădirilor p și p + 1 construite în 1958 în cvartalul III Onești.

Amplasamentul, fixat prin temă, influențează și el hotărîtor prețul de cost total. Acest lucru apare limpede cînd ne gîndim la condițiile geo- și hidrotehnice ale terenului, la relieful terenului, la situația amplasamentului ales față de dotările social-culturale și față de lucrările de deservire edilitară.

Nu este cazul să revenim în detaliu asupra influenței condițiilor de structură a terenului, a situației pînzelor de apă subterane și a inundabilității eventuale a apelor de suprafață în scăderea sau ridicarea prețului de cost al clădirilor și amenajărilor. Se cunoaște de asemenea influența condițiilor de relief asupra costului lucrărilor de pregătire a terenului. Este evident că, dacă clădirile se vor înscrie mai bine în relief, așezarea lor necesitînd un volum mai mic de terasamente, atît pentru clădiri, cît și pentru amenajările exterioare, costul total al ansamblului va fi mai redus. Un relief accentuat cere o tratare compozițională lipsită de rigiditate. Un exemplu negativ în această privință este cvartalul «Viscoza» din Lupeni la care costul lucrărilor de terasamente a depășit cu mult sumele ce trebuie socotite ca normale pentru asemenea cazuri.

Așa cum s-a arătat, de existența sau lipsa lucrărilor edilitare în localitatea respectivă depinde în mare măsură costul final al ansamblului locuințelor. Alegerea, în scopul construirii, a unui teren lipsit cu totul sau în parte de asemenea lucrări duce la necesitatea realizării lor, cîteodată pe trasee totalizînd distanțe foarte mari și cu costuri foarte ridicate.

Trebuie deci acordată o deosebită atenție documentării prealabile întocmirii proiectului, cercetîndu-se în amănunțime lipsa sau existența lucrărilor edilitare, starea și capacitatea lor. Simple informații superficiale în această privință au o valoare discutabilă și pot duce la surprize costisitoare. Exemple în această privință sînt ansamblurile de la Roman și Galați, în care, la început, lucrările edilitare au fost socotite ca existente și capabile să preia deservirea ansamblurilor respective, pentru ca în timpul lucrării să apară necesitatea refacerii lor complete. Cunoașterea de la început a situației reale ar fi dus probabil, la Roman, la schimbarea amplasamentului, iar la Galați, la afectarea din timp a mijloacelor necesare.

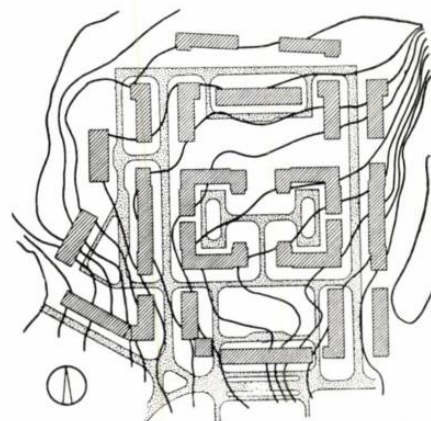


Fig. 1 — Cvatralul Viscoza de la Lupeni — Ansamblu rigid pe un teren frîntat

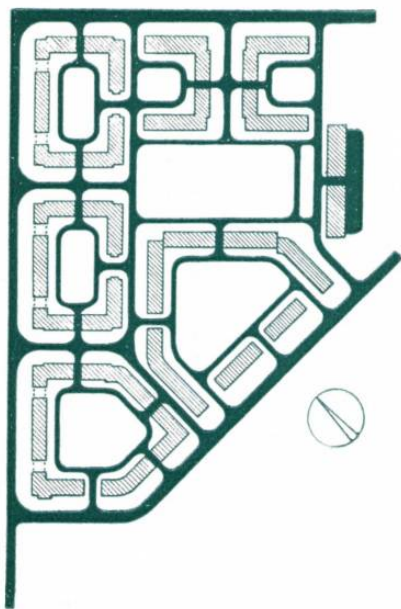


Fig. 2 — Cvatralul I de la Onești — Rețea de drumuri interioare în ansamblu, exagerată ca lungime și suprafață

Fig. 3 — Cvatralul II de la Onești — Rețea de drumuri interioare rațională, ținând seama de prescripțiile economice. The diagram shows a more organized and efficient road network within a residential block, with clear main roads and well-planned side streets, reflecting economic considerations.



O altă latură a documentării, care trebuie să concentreze în mod deosebit atenția proiectanților, o formează planul topografic și studiile geotehnice. De multe ori planurile topografice nu înfățișează toate elementele terenului care pot influența costul, ca, de pildă: gropile reduse ca suprafață, taluzele etc. Ele nu indică decât locul tulpinii arborilor importanți, fără a preciza speța și mai ales diametrul coroanei. De asemenea nu apar în planurile topografice calcanele descoperite, cu întinderea și înălțimea lor. Chiar și fără aceste lipsuri ale planurilor topografice este neapărat necesară cercetarea amănunțită a terenului de către proiectant și verificarea tuturor elementelor amintite, a căror necunoaștere inițială poate duce la necesitatea modificării proiectului și la costuri suplimentare.

Cu privire la studiile geotehnice se poate spune că eficiența lor este legată de amplasament și de timpul necesar cercetărilor. Uneori, în cazuri simple, se pierde mult timp cu un număr exagerat de sondaje apropiate; alteori, o cercetare superficială poate duce la surprize mari în timpul execuției. Participarea activă a proiectării la alegerea terenurilor afectate grupărilor mai mari sau mai mici de clădiri de locuit constituie una din posibilitățile de acționare pe linia reducerii prețului lor de cost.

O altă latură a proiectării, care este lăsată în prea multe cazuri pe seama titularilor de investiție, este alegerea tipurilor de locuințe pentru ansamblul respectiv. Acest fel de a proceda nu este just, pentru că, și din punct de vedere economic, alegerea potrivită a tipurilor trebuie să fie determinată de alte elemente decât de simple preferințe subiective ale unor delegați, de obicei cu o altă specialitate tehnică. Din punct de vedere al economicității echipării tehnice și amenajării teritoriului ansamblului și chiar din acel al economiei în realizarea clădirilor propriu-zise, alegerea secțiilor tip, stabilirea modului lor de grupare în lungime și în înălțime, determinarea modului lor de dispunere pe teren sînt factori hotărâtori. Ei trebuie mînuiri cu grijă, răspundere și talent de proiectanți ansamblului.

Este știut, de pildă, că prețul de cost al construcției unui apartament este mai redus într-o clădire formată din mai multe tronsoane, avînd o adîncime mai mare și un număr mai mare de caturi. Nu din întîmplare aceste dimensiuni optime din punct de vedere economic pentru clădirea propriu-zisă sînt cele mai avantajoase și din punct de vedere al costului echipării tehnice și amenajării terenului. Un număr mai mare de tronsoane alipite, o adîncime mai mare a tronsonului și un număr mai mare de caturi duc, pentru aceeași densitate de locuințe, la scurtarea rețelelor de drumuri și instalații edilitare, deci la evidente economii.

Densitatea construită și cea a locuitorilor pe suprafața de teren sînt indicatori despre care se vorbește mult în legătură cu economia. În afară de faptul că nu există un riguros paralelism liniar între creșterea densităților clădite și scăderea costului lucrărilor exterioare, trebuie subliniat că un factor de o deosebită importanță în economicitatea soluțiilor pe calea proiectării urbanistice îl constituie stabilirea unor scheme judicioase de drumuri și instalații edilitare.

Un exemplu elocvent în această privință îl constituie proiectele a două cvartale din noul oraș Onești. Densitatea netă de locuitori în cvartalul I este de 350 la hectar, iar costul lucrărilor edilitare se ridică la cifra apreciabilă de cca. 22 000 lei pe apartament. Cvatralul II din același oraș are densitatea netă ceva mai scăzută: 310 locuitori la hectar. Cu toate acestea costul lucrărilor de amenajare și echipare tehnică din acest al II-lea cvartal revine la numai jumătate din suma arătată pentru primul ansamblu. Este de remarcă că o pondere mare în costul acestor lucrări, în cvartalul I, o are capitolul privind lucrările de drumuri.

A existat în trecutul apropiat și există încă și acum o tendință de a urmări, în proiectul de drumuri interioare, aducerea drumului carosabil în imediata apropiere a blocurilor de locuințe. Căzurile cînd se aduce mobilă grea, se transportă bolnavi sau decedați ori combustibil solid etc. și în care această necesitate s-ar face simțită sînt prea rare și pot fi satisfăcute și cu ajutorul unor vehicule mai ușoare, astfel că această tendință nu este justificată. În R. D. Germană se preconizează o distanță de 80 m ca distanță maximă admisibilă între drumul carosabil și intrările în locuințe. Considerăm că această distanță este rațională.

Interpretarea mecanică a prescripțiilor P.C.I. duce la o scumpire apreciabilă a rețelei de drumuri. Din practica altor țări a apărut că necesitatea unor drumuri carosabile, bine consolidate, pentru autovehiculele pompierilor, nu este absolută și că în rarele cazuri de incendii, acestea pot circula pe teren sau pe iarbă. Repararea stricăciunilor nu reprezintă nici pe departe un cost echivalent cu cel al supradimensionării rețelei în vederea prescripțiilor P.C.I.

Probleme similare, privind posibilitatea reducerii costului investițiilor, apar și în ceea ce privește schema instalațiilor edilitare, pentru care este necesară o conlucrare activă și continuă între urbanist și specialiștii din diferite domenii.

*

Față de cele expuse mai sus se pune întrebarea cum putem verifica economicitatea soluțiilor de proiectare a unor grupări de locuințe sub raportul costului lor. În cele ce urmează facem cîteva propuneri de bază:

— Analiza economicității unei soluții de proiectare privind ansamblul unor clădiri de locuit trebuie făcută pentru întregul complex: clădiri și lucrări exterioare.

— În cazul unor variante de soluționare privind același teritoriu și același program, comparația economicității nu poate fi restrînsă numai la o parte din lucrări (clădiri fără lucrări exterioare sau numai pentru o anumită instalație exterioară), deoarece intervine influența reciprocă a fiecărei categorii de lucrări în raport cu toate celelalte.

— Pentru compararea între ele a unor proiecte complexe este nevoie să se recurgă la determinarea unor mărimi medii. De cea mai mare importanță este alegerea științifică a criteriilor după care se va face caracterizarea cu ajutorul mărimilor medii.

De exemplu, raportarea procentuală a costului lucrărilor exterioare la costul global al clădirilor sau la costul unității apartament duce la medii înșelătoare, atunci cînd costul clădirilor e variabil, iar al lucrărilor exterioare este fix. O medie fictivă pare a fi, de pildă, raportarea costului complex al unei grupări de locuințe la unitatea « apartament efectiv », deoarece această unitate variază ca suprafață în timp și loc.

Spre deosebire de acestea, raportarea costului locuințelor, al lucrărilor exterioare sau al întregului complex la metrul pătrat de suprafață de locuit ar putea da o medie just aleasă, deși intervine și aici variația în timp și loc a structurii locuințelor.

— Folosind numai indicatori medii obținuți pe baza datelor de masă, nu putem avea o caracterizare completă și justă a economicității realizate prin proiectare. Paralel cu indicatorii medii generali trebuie să se studieze și indicatori ce caracterizează anumite particularități.

De exemplu, alături de economicitatea verificată prin cost trebuie cercetată prin medii adecvat alese și reducerea consumului de materiale deficitare sau de manoperă în procese umede pe șantier.

În concluzie, o sarcină de cea mai mare importanță este acum stabilirea unor criterii științifice pentru compararea economicității soluțiilor de proiectare privind grupările de locuințe considerate în complexul lor, respectiv al soluțiilor date prin sistematizare.

Punctul de plecare îl constituie cuprinderea în noțiunea de proiectare a sistematizării întregului proces: tema, determinarea amplasamentului, alegerea tipurilor de locuințe, modul lor de grupare în clădiri și de dispunere în teren, schema amenajării și echipării tehnice a teritoriului.

Alegerea unui număr restrîns de indicatori medii clar definiți va duce la caracterizarea generală a eficienței economice a soluțiilor lor, ceea ce este deosebit de important, la posibilitatea comparării economicității unor ansambluri proiectate în locuri și la date diferite.

Alegerea unui număr suplimentar de anumiți indicatori, totuși restrînsi la număr, trebuie să dea posibilitatea verificării lesnicioase și a economicității văzută prin prisma anumitor particularități, variabile în timp și loc.

Nădăjduim că prin cele expuse sumar în acest articol am subliniat rolul și importanța proiectării urbanistice în acțiunea continuă ce trebuie dusă pentru reducerea costului ansamblurilor de locuințe.

Prof. arh. G. Gusti

CONSTRUCȚIA DE LOCUINȚE ȘI URBANISMUL

Articol publicat spre discutare

Activitatea de arhitectură și de construcție orășenească se desfășoară în strînsă legătură cu dezvoltarea multilaterală a economiei naționale, căreia i se subordonează. Ca atare, obiectivele fundamentale pe care și le propune trebuie să concorde cu acelea ale întregii economii naționale, pentru ridicarea continuă a nivelului de trai al maselor muncitoare. În acest sens, în expunerea prezentată de tovarășul Gh. Gheorghiu-Dej la ședința plenară a C.C. al P.M.R. din noiembrie 1958, în legătură cu proiectul planului de dezvoltare a economiei naționale pe anul 1959, au fost stabilite și sarcinile ce trebuie să fie îndeplinite în domeniul construcțiilor de locuințe, pentru a se lichida rămînerea în urmă din acest domeniu și în vederea îmbunătățirii condițiilor de locuit ale oamenilor muncii, ca obiectiv trasat de Congresul al II-lea al P.M.R.

Scara acestor sarcini se precizează prin alocarea, în acest an, a sumei de 1 miliard lei pentru construcția de locuințe, ceea ce reprezintă o creștere valorică sporită cu 25% față de anul precedent. De asemenea, prin fixarea unui cost de cel mult 40 000 lei de apartament s-a planificat construirea din fonduri de stat a cel puțin 25 000 de apartamente pentru anul 1959, ceea ce reprezintă o creștere substanțială față de numărul de apartamente construite în ultimul an.

Realizarea unui număr tot mai mare de locuințe, într-un termen tot mai scurt, cu un confort mereu sporit și la un preț de cost mereu mai coborît, este o sarcină cu trăsături noi. Îndeplinirea unei astfel de sarcini nu se poate realiza în nici un caz cu metodele meșteșugărești de proiectare și execuție folosite în trecut, ce corespundeau construcției de clădiri izolate și împrăștiate pe teritoriul urban. Trăsăturile noi ale acestei sarcini implică folosirea unei metode adecvate, ce deplasează problema de la construcția unor clădiri izolate la construcția de clădiri cu caracter de masă, de la arhitectura clădirii la arhitectura orașului.

Clădirile de locuit constituie celulele structurale ale organismului orășenesc, fondul construit de bază al orașului. Prin înlocuirea și completarea acestuia la scară de masă se produce și o transformare implicită a structurii urbane. Din această cauză, construcția cu caracter de masă nu poate fi realizată în mod satisfăcător decît în concordanță cu procesul de dezvoltare a orașului. Totodată, modificările organismului urban impuse de necesitatea cuprinderii unor funcții noi sau amplificate (rezonificare, creșterea traficului, înverzire etc.) influențează și fondul construit, căruia îi impune modificări esențiale referitoare la amplasare, regim și densitate de construcție, echipare tehnico-edilitară și deservire social-culturală. În această relație de interdependență între construcția de locuințe cu caracter de masă și construcția urbană, ca relație între parte și întreg, unitatea armonică poate fi realizată prin asigurarea rolului conducător al întregului asupra părții, înțelegîndu-se prin aceasta că o rezolvare satisfăcătoare a problemei locuinței cu caracter de masă, în etapa actuală, nu este posibilă decît abordată pe plan urbanistic.

Abordarea pe plan urbanistic a problemei locuinței ne orientează pe căi noi, în ce privește concepția și metodologia. Problemele de funcțiune și de confort, de tehnică și de materiale, de economie și de expresie arhitecturală se pun la o scară cu totul diferită, nu numai ca amploare cantitativă, ci și ca adîncime calitativă față de problemele similare ale clădirii concepute ca un obiect arhitectural de sine stătător.

Astfel, sarcina economică centrală — reducerea continuă a prețului de cost — poate fi îndeplinită mult mai eficient la scara urbanistică, ce poate amplifica și valorifica economia realizată de fiecare clădire în parte, după cum ar putea o micșora printr-o necorespunzătoare organizare a teritoriului și o folosire nejudicioasă a lucrărilor de echipare și deservire colectivă.

Confortul mereu sporit, în vederea satisfacerii cerințelor crescînde de viață ale locuitorilor, poate fi asigurat pe deplin doar la scara urbanistică, ce poate completa și amplifica — în timp și în spațiu — confortul fiecărei locuințe în parte și pe care ar putea să-l restrîngă printr-o organizare teritorială nejudicioasă.

Tehnica constructivă înaintată, cea mai adecvată etapei actuale, precum și organizarea științifică a lucrărilor de construcție pot fi aplicate cu eficacitate numai la scară urbanistică, ce poate crea condițiile folosirii avantajelor depline ale tipizării, prefabricării și mecanizării lucrărilor.

Expresia arhitecturală corespunzătoare conținutului social înaintat al epocii noastre poate fi materializată numai la scara urbanistică, singura în măsură să îmbrățișeze deplin cerințele sociale și să oglindească veridic năzuințele orînduirii noastre.

Am început să ne convingem tot mai mult de acest adevăr, determinați fiind de experiența cîștigată în realizarea unor investiții importante în domeniul construcției de locuințe orășenești, de felul în care aceste investiții s-au verificat în practică.

În anii trecuți, activitatea noastră de proiectare complexă — referitoare la grupări de locuințe în cadrul unor localități în curs de sistematizare — a obținut o serie de rezultate pozitive. Realizările din Valea Jiului, din primele cartiere muncitorești din Hunedoara, Roman, Orașul Stalin, precum și din cele dintîi cvartale organizate în Onești, Galați, București și alte orașe constituie succese însemnate ale proiectanților noștri. Acest nou fel de abordare a problemelor pentru cuprinderea întregului proces de dezvoltare a așezărilor și pentru asigurarea de condiții de locuire tot mai bune a însemnat un pas important înainte în cristalizarea unei concepții noi arhitectural-urbanistice, urmărind materializarea grijii permanente a partidului și guvernului pentru ridicarea nivelului de trai al oamenilor muncii.

Aceste realizări au cuprins totuși și o serie de deficiențe. Proiectarea arhitecturală a generat un preț de cost ridicat, un indice de locuibilitate redus, exagerări de tot felul de ordin arhitectural sau constructiv, cuprinse în structura clădirii de locuit, deficiențe amplificate și prin stabilirea unor amplasamente nejudicioase, prin împrăștierea șantierelor, prin neglijarea rolului și disciplinei construcției orășenești, prin subestimarea interdependenței dintre arhitectură și urbanism.

Sprîjinul viguros acordat de partid ne-a ajutat să ne cunoaștem lipsurile și să ieșim din făgașul unor poziții rutiniere și conservatoriste, ce au frînat activitatea de proiectare arhitecturală și constructivă, îndeosebi în domeniul construcției de locuințe.

Tovarășul Gh. Gheorghiu-Dej, indicînd direcția pentru a trece la lichidarea deficiențelor în proiectare, în expunerea la ședința plenară a Comitetului Central al P.M.R. din noiembrie 1958, a precizat, printre altele, că «... la proiectarea noilor construcții de locuințe trebuie să se țină seama, în mod obligatoriu, de sistematizarea orașelor și de regulile urbanistice, pentru a se obține construcții ieftine, bune și frumoase, care să contribuie la înfrumusețarea orașului».

Abordarea de pe poziții urbanistice a construcției de locuințe cu caracter de masă a fost promovată de pozițiile teoretice și succesele practice ale arhitecturii țărilor socialiste în frunte cu arhitectura sovietică și de experiența arhitecturii progresiste mondiale. Astfel, în cadrul lucrărilor Congresului al V-lea al U.I.A. s-a subliniat că, prin toate datele problemei, «construcția de locuințe a fost și rămîne să constituie aspectul cel mai important al urbanismului contemporan», fiind considerată deci ca o problemă urbanistică.

Pentru a folosi eficient sprîjinul acordat de partid, învățămintele Congresului al V-lea al U.I.A. și roadele propriei noastre experiențe în problema construcției de locuințe cu caracter de masă și implicit în problema construcției orășenești, este necesară o prealabilă analiză a cauzelor care au generat lipsuri în proiectarea arhitecturală.

Considerăm că una din cauzele care au generat lipsuri ce au frînat activitatea noastră de proiectare a fost o falsă și unilaterală interpretare dată fenomenului de arhitectură. Considerînd arhitectura ca un fenomen de creație preponderent artistică și subestimînd celelalte laturi componente, privitoare la funcție, construcție și, implicit economie, noi am contribuit la destrămarea unității și complexității dialectice a acestui fenomen. Aspectele negative ale acestei interpretări s-au manifestat inițial la unele clădiri cu caracter de unicat. Mai tîrziu însă, aceste elemente negative s-au manifestat și la construcțiile asupra cărora comanda socială insista tot mai mult, construcția de locuințe cu caracter de masă. Într-adevăr, multe din clădirile de locuit proiectate, în afară că s-au dovedit nesatisfăcătoare din punct de vedere funcțional, constructiv și economic (ceea ce nu este de loc întîmplător), nu s-au dovedit nici măcar frumoase, nicidecum artistice. Modul unilateral în care am interpretat categoriile «conținutului» și «forme» în arhitectură s-au manifestat în preocupările exagerate pentru latura artistică a clădirilor (de fapt, pentru fațada obiectului arhitectural). Considerînd opera de arhitectură ca o «imagine» ce trebuie să oglindească realitatea și nu ca o realitate, noi am căutat pe căi necorespunzătoare să-i descifrăm conținutul și să-i precizăm forma. Neînțelegînd schimbarea profund calitativă ce se produsese în adevărul și complexul conținut al arhitecturii, ca urmare a schimbărilor sociale, am crezut că putem răspunde noilor sarcini puse de societate interpretînd

«în chip nou» doar fațada, considerată «formă», și preocupându-ne excesiv de proporționarea și de ornamentarea acesteia. Neținând seama de materialele și calificarea execuției ce ne stăteau la dispoziție în acea etapă, urmărind economicitatea prin proiectare, noi am considerat că sintem chemați să realizăm o arhitectură cât mai monumentală, folosind în mod artificial compoziții simetrice, pretențioase, scumpe, pastîșind stiluri folosite de arhitectura altor timpuri, în alte condiții social-economice. Alunecînd pe panta unui formalism estetizant, este de la sine înțeles că am omis cuprinderea în primul rînd a sarcinii economice centrale — reducerea prețului de cost.

O altă cauză ce consider că a generat lipsuri în proiectarea arhitecturală a locuințelor a fost caracterul individualist acordat obiectului de arhitectură, respectiv clădirii de locuit. Neînțelegînd trăsăturile noi și complexe ridicate de construcția cu caracter de masă, ne-am restrîns preocupările la studiul clădirii cu caracter de unicat, de sine stătătoare, considerînd că vom putea răspunde noii sarcini prin simpla însumare cantitativă a clădirilor «unicate». Chiar atunci cînd acest unicat a fost intitulat «proiect tip», el a rămas, prin felul cum l-am elaborat și cum l-am folosit, doar un unicat.

Cercetînd cu atenție copacul, am pierdut din vedere pădurea.

Practica ne-a demonstrat că însumarea unor valori, chiar cu eventuale calități intrinsece, nu implică și însumarea calităților lor; dimpotrivă, adeseori s-a produs chiar o reducere sau o înlăturare a ceea ce a fost valabil la obiectul luat în parte prin simpla nesocotire a legăturilor obligate și intercondiționate ce sînt inerente oricărui obiect sau fenomen, deci și celui de arhitectură, cu obiectele sau fenomenele care coexistă în natură.

Îndeosebi, în cazul grupării de obiecte arhitecturale pe un teritoriu determinat, a unor obiecte care constituie totodată atît elementele constitutive ale cadrului, cît și cadrul înconjurător propriu-zis (și aceasta se referă îndeosebi la construcția de locuințe cu caracter de masă), este importantă cunoașterea relațiilor în care acestea intră în mod obligat și a măsurilor ce urmează a fi luate pentru a învinge contradicțiile ce se produc.

Totalitatea acestor preocupări și măsuri constituie de altfel tema principală a creației arhitecturale contemporane și prin asigurarea interdependenței compoziționale a obiectului arhitectural înăuntrul mediului aferent construit se realizează unitatea unei forme arhitecturale mai dezvoltate, «ansamblu arhitectural». Între clădirile constitutive și ansamblu arhitectural, îndeosebi în cazul construcției de locuințe cu caracter de masă, se creează intercondiționări, înăuntrul cărora obiectul arhitectural — fără a-și pierde valoarea intrinsecă relativă și tocmai pentru ca să n-o piardă — trebuie să se încadreze organic în disciplina impusă de ansamblu arhitectural. Pentru aceste considerente se poate afirma că, în procesul organizării spațiale, «ansamblu arhitectural» constituie o treaptă superioară față de «obiectul arhitectural».

Dacă ansamblu arhitectural corespunde întregului, alcătuit din părți organizate într-un anumit fel și scop, el se constituie totodată și parte, intercondiționîndu-se cu un întreg mai cuprinzător, complexul urbanistic. Complexul urbanistic se deosebește de ansamblu arhitectural, nu neapărat prin dimensiuni de ordin cantitativ, ci printr-un proces de autodeservire funcțională la un anumit grad de complexitate, ce constituie de altfel însăși particularitatea sa calitativă. În aceste condiții, înăuntrul complexului urbanistic, ca organizare spațială superioară ansamblului, se poate asigura satisfacerea tot mai deplină a necesităților crescînde și multilaterale de locuire ale omului social, ale colectivității. Complexul urbanistic trebuie să reprezinte, ca atare, noua celulă organizatorică a structurii urbane, expresia unei noi forme arhitecturale, capabile să materializeze conținutul epocii contemporane. Prin organizarea teritoriului orășenesc pe bază de complexe urbanistice, soluționarea problemelor construcției de locuințe cu caracter de masă se deplasează, în mod evident, pe treapta arhitecturii orășenești, a urbanismului. Subestimînd uneori, în anii trecuți, studiul cadrului orășenesc și neacordînd importanță suficientă abordării și soluționării pe plan urbanistic a problemelor clădirilor de locuit, nu am izbutit să realizăm unitatea dialectică a organismului urban, frînînd atît judicioasa rezolvare a construcției cu caracter de masă, cît și profilarea trăsăturilor noi ale așezării urbane contemporane.

În al treilea rînd, apreciez ca o cauză care a generat lipsuri în proiectarea arhitecturală a locuințelor, concepția statică, închisă asupra procesului de locuire. Procesul de locuire, în complexitatea lui relativă și crescîndă, s-a desfășurat în toate timpurile într-un cadru construit și organizat în mod diferențiat, pe măsura necesităților diferite de viață și a posibilităților categoriilor sociale beneficiare. Datorită unei concepții limitate, noi am încercat să stabilim modul de satisfacere a necesităților de locuire ale oamenilor muncii, nu pe măsura realităților sociale, în devenire, ci pe măsura unor necesități ideale, fără a ține seamă de necesitățile imediate de rezolvat.

În societatea capitalistă premonopolistă, în orașul unei orînduirii în care acționează legea plusvalorii, concurența singeroasă și anarhia în producție, proprietarul individual burghez tinde să se izoleze, în procesul de locuire, de mediul construit și social înconjurător. El urmărește în locuința lui, concepută ca o funcție de sine stătătoare, să-și asigure prin autodeservire și pe măsura posibilităților lui materiale, satisfacerea nevoilor lui și ale familiei sale. Astfel a luat naștere concepția tipic burgheză despre organizarea cadrului construit aferent procesului de locuire individuală. Unele încercări izolate de realizare a unui cadru de locuire și deservire colectivă, preconizate de precursori ai socialismului, nu au putut înfrunta piedicile ridicate de modul de producție capitalist și au pierit. Alte excepții ale acestei perioade, și care de asemenea nu înfirmă regula, au fost așa-numitele colonii industriale, clădite de fabricanți în apropierea locului de producție, ca parte necesară și foarte rentabilă a capitalului, precum și cartierele construite de societăți cu caracter esențialmente speculativ, chiar dacă s-au intitulat cooperatiste, filantropice, municipale.

În condițiile creșterii centralizării mijloacelor de producție și specializării muncii, în condițiile înlocuirii liberei concurențe prin dominația monopolurilor și goanei după profitul capitalist maxim, în orașul unei orînduirii în care se ridică împotriva exploatarei forța crescîndă și tot mai organizată a proletariatului, apar premise noi de rezolvare a procesului de locuire urbană. Suprapunerea rapidă a orașelor mari industriale și criza acută de locuințe, precum și îmbătrînirea grăbnică, fizică și morală, a organismelor urbane, au generat situații ce au pus în pericol înseși interesele de producție și de locuire ale burgheziei capitaliste. Determinată de aceasta, burghezia a căutat rezolvarea acestor probleme, și astfel, în ultimul timp, a fost promovată teoria

«unității de vecinătate», de fapt a unei unități teritoriale rezidențiale cu caracter complex.

Cuprinzînd unele trăsături ale complexului urbanistic, această nouă unitate de organizare urbană preconizează principiul specializării clădirilor și amenajărilor, precum și principiul cooperării acestora, în vederea cuprinderii în condiții raționale a procesului de locuire a colectivității urbane. Este de la sine înțeles că, în condițiile obiective determinate de modul de producție al societății capitaliste în stadiul imperialist, aplicabilitatea practică a unor astfel de formulări teoretice este restrînsă atît ca amplasare, cît și ca amplasare teritorială. «Unitățile de vecinătate» realizate în diferite orașe, de fapt în afara orașelor existente sau în cadrul noilor orașe satelite, reprezintă experiențe tehnice și organizatorice interesante, dar care nu pot contribui nici pe departe la rezolvarea radicală a crizei endemice a locuinței și implicit la lichidarea crizei orașului capitalist. În aceste condiții, propunerile de a organiza întregul teritoriu urban pe bază de «unități de vecinătate» capătă un vădit caracter utopic, iar acolo unde, în mod limitat, s-a reușit realizarea unor astfel de organizări spațiale, ele constituie insule izolate, aflate în relații antagonice cu structura anarhică a orașului existent.

Societatea socialistă nu se poate limita doar să preia și să aplice pe plan urban formele organizatorice spațiale elaborate de știința urbanistică a societății capitaliste. Conținutul nou, revoluționar, generat de legea economică fundamentală a socialismului, care urmărește creșterea continuă a bunăstării oamenilor muncii, pune în fața arhitecturii sarcini calitative noi, ceea ce implică forme noi și adecvate în alcătuirea teritoriului orășenesc. Existența în lume a două sisteme sociale, a două concepții deosebite despre viață, trebuie să genereze și căi diferite în rezolvarea problemelor arhitecturale. Fiecărui conținut, condiționat de o anumită bază socială și ideologică, trebuie să-i corespundă o formă proprie arhitecturală. Ca atare, și modul de organizare arhitectural-spațială pentru cuprinderea procesului de locuire urbană trebuie să-și găsească o rezolvare diferită în societatea socialistă față de cea capitalistă.

Față de această situație, ar trebui să ne îndreptăm cercetările într-o astfel de direcție, încît să putem cuprinde sarcina creării cadrului de locuire urbană corespunzătoare omului social contemporan, constructor al socialismului, contribuind totodată la precizarea și desăvîșirea trăsăturilor specifice orașului socialist.

Dacă «unitatea de vecinătate» este o formă de organizare spațială a teritoriului urban în vederea cuprinderii unor necesități colective de locuire, avînd o autodeservire cu caracter limitat și constituind totodată — în fapt — o insulă izolată în structura anarhică a orașului capitalist, este sigur că unitatea complexă urbanistică în orașul socialist, preluînd trăsăturile valabile ale «unității de vecinătate», trebuie să prezinte diferențieri calitative proprii, la scara conținutului nou.

O primă diferențiere calitativă trebuie să se producă în însăși natura complexității acestei unități teritoriale, prin asigurarea unui potențial de dezvoltare și transformare treptată, prin planificarea științifică a etapelor de dezvoltare. Ținînd seama de necesitățile crescînde ale omului eliberat de exploatare și de posibilitățile crescînde de îndeplinire a acestor necesități de deservire multilaterală și colectivă, complexul urbanistic de tip socialist trebuie să le includă în însăși esența structurii sale, să le prevadă și să asigure premise favorabile materializării lor în timp și spațiu.

O altă diferențiere calitativă trebuie să se producă prin extinderea și generalizarea acestei forme noi de organizare spațială pe întreg teritoriul urban, într-o deplină concordanță cu structura și funcțiunile acestuia. În acest fel, orașul socialist, orașul de mîine, trebuie să devină în mod concret un ansamblu complex, o reală unitate funcțională, organizatorică și de expresie arhitecturală, în măsură să oglindească unitatea ideologică și politică a societății socialiste. În aceste condiții, complexul urbanistic capătă un caracter generalizat și obligatoriu și totodată devine un element constitutiv tipic al orașului socialist. Este important de subliniat că rezolvarea problemei locuinței pe bază de complexe urbanistice nu se referă numai la orașul nou, care constituie de altfel o excepție în activitatea noastră constructivă actuală; o astfel de rezolvare poate și trebuie să fie realizată și în cadrul orașelor noastre existente, în plină transformare. Bineînțeles însă că va trebui să găsim, în acest caz, o metodologie adecvată, pentru a asigura apariția elementelor noului în structura veche, existentă, pentru a asigura promovarea și dezvoltarea elementelor noului în procesul de transformare și lichidare a vechiului, asigurînd totodată, pentru un anumit timp, coexistența acestor elemente contradictorii și evitînd apariția trăsăturilor antagonice.

În opoziție cu unele concepții ce încearcă să promoveze soluții de folosință «universală», mai trebuie să se producă și o a treia diferențiere calitativă în cadrul orașului socialist. Astfel, în afară de trăsăturile tipice formațiunilor orășenești ce se alcătuiesc sau se dezvoltă în cadrul orînduirii socialiste, trăsături cu caracter general, mai trebuie asigurate și trăsături cu caracter particular, proprii poporului, regiunii sau chiar orașului respectiv. Astfel de trăsături trebuie să dezvolte creator tradițiile culturii naționale și să asigure continuitatea de creație arhitecturală a poporului.

Dacă rezolvarea integrală, cu succes, a problemei locuințelor nu este posibilă decît în urma lichidării modului de producție capitalist — așa cum a prezis Engels și cum se confirmă în exemplul strălucit al țării socialismului victorios, al Uniunii Sovietice — putem afirma că, pe planul construcției de locuințe cu caracter de masă, numai complexul urbanistic — ca trăsătură generalizată și tipică a orașului — constituie o formă specifică a arhitecturii socialiste, capabilă să asigure o rezolvare corespunzătoare a sarcinilor constructive ale acestei societăți și implicit capabilă să reflecte pe deplin conținutul nou, progresist, revoluționar al epocii socialismului.

Pentru clarificarea și promovarea acestor concepții au fost duse acțiuni susținute în ultimul timp, arhitecții noștri manifestînd atît pe plan teoretic, cît și practic, o conștiință profesională și cetățenească tot mai ridicată.

Studiile urbanistice teoretice elaborate în Institutul de arhitectură «I. Mincu» precum și în institutele I.C.S.O.R. și Proiect-București, constituie o primă mărturie. Pe de altă parte, o seamă de complexe urbanistice ce se realizează în toată țara după proiectele institutelor centrale sau regionale oglindește o poziție tot mai conștientă și mai activă a proiectanților pentru elucidarea și rezolvarea cu succes a problemelor ce se ridică în procesul

(continuare în pag. 46)

Conf. arh. A. Damian

CONCURSUL PENTRU TEATRUL NAȚIONAL DIN CRAIOVA

Cerindu-mi-se de către redacția revistei noastre să fac unele considerații în legătură cu concursul pentru Teatrul Național din Craiova, cele ce urmează trebuie privite ca observații personale, neexprimând, ca atare, un punct de vedere al juriului de judecată, din care am făcut și eu parte.

Din desfășurarea lucrărilor — și poate chiar din consultarea încheierii oficiale privind rezultatul — există însă oarecare temei ca să pot crede că aceste scurte observații coincid în mare măsură cu părerile celor mai mulți dintre colegii cu care am colaborat în comisia prezidată de tov. academician arh. D. Marcu.

*

Condițiile generale referitoare la organizarea concursului — am impresia că acestea au fost multumitoare — și numărul relativ mare de participanți — 44 de proiecte înregistrate, reprezentând probabil peste 150 de arhitecți antrenați în studierea și elaborarea proiectelor — par să confirme această impresie, cel puțin pentru faza de lansare a concursului.

Lucrările juriului — terminate la data comunicată de program — și mai ales concluziile acestuia, concretizate în clasamentul final al lucrărilor, vor avea poate darul să mulțumească în general și să confirme până la sfârșit această bună impresie și convingerea că s-a obținut un rezultat pozitiv din multe puncte de vedere.

În privința calității lucrărilor prezentate la concursul pentru Teatrul Național din Craiova se poate afirma, fără a dovedi lipsă de exigență, că o bună parte dintre acestea s-au ridicat la un nivel corespunzător pentru un concurs republican.

Aci ar fi de spus că proiectul elaborat în producție (la I.C.S.O.R.) — de foarte bună calitate — a fost totuși depășit de câteva lucrări ce au apărut la concurs, mai ales ca rezolvare urbanistică.

Aș reproșa însă, în ansamblu, numărul relativ restrâns de soluții acceptabile, care să poată intra deci în considerare ca o posibilitate concretă pentru rezolvarea problemei.

Unele dintre soluțiile mai deosebite, s-au situat de cele mai multe ori în afara realității, nesatisfăcând deci un punct de vedere și o pretenție justificată și de altfel clar exprimată în program.

Criteriul economiei, care trebuie să apară ca o preocupare de prim ordin, atât în rezolvarea teatrului, cât și a ansamblului urbanistic, n-a constituit un element căruia să i se fi dat de regulă cuvenită importanță, o parte din lucrări, judecate prin prisma acestui considerent, situându-se sub calificarea pe deplin cuvenită pentru restul tratării.

Nu puține au fost proiectele în care anvergura lucrărilor urbanistice propuse depășea fără destulă justificare, o măsură admisibilă pentru o poziție ce s-ar pretinde realistă.

Din acest punct de vedere — al economiei și chiar al unității de concepție — unele proiecte au conținut tratări contradictorii. Astfel, au fost proiecte în care teatrul a fost rezolvat cu grijă deosebită și cu satisfacerea integrală a funcțiunilor, în limitele unui volum construit destul de redus, proiecte care însă, în soluția urbanistică, propuneau dărîmarea unei foarte întinse zone centrale a orașului Craiova.

Au existat de asemenea și proiecte în care soluția urbanistică ar putea fi calificată ca fiind oarecum meschină, în timp ce teatrul beneficia de o tratare cu totul exagerată, departe de necesitățile și posibilitățile orașului. De pildă, proiectul cu motto 11111, în care un volum considerabil al teatrului este ocupat numai de vestibulul acestuia.

Trecînd la unele foarte succinte observații critice cu referire la câteva proiecte premiate și nepremiate, voi arăta că aceste observații nu pot și nu pretind a înlocui o critică mai adîncită, legată de o descriere mai cuprinzătoare decît am înțeles că ar putea avea loc în cadrul acestei rubrici.

Desigur că o formulare concisă a acestora este mai dificilă și s-ar putea ca observațiile să apară și să fie chiar sumare, mai ales pentru acela ce nu a cercetat și nu cunoaște toate proiectele prezentate, cu părțile lor bune și rele, considerate comparativ și reținînd numai ce se poate desprinde și pare demn de semnalat în aceste condiții.

*

Voi începe cu lucrarea ce a luat premiul I (proiectul cu motto 11112). Prima remarcă ce mi se pare că aș putea face și care consider că este bine să fie afirmată, este că, la acest proiect, nivelul de rezolvare a diferitelor

cerințe ce urmau să fie aproape în egală măsură satisfăcute și care au determinat și criteriile de apreciere, dă acestui proiect o valoare globală care pune suficientă distanță între acesta și următorul clasat, astfel că, pentru mine, alegerea lui nu a reprezentat nici un dubiu.

Subliniez că este vorba de o convingere personală și mărturisesc că desemnarea acestui proiect ca cel mai bun nu mi-a pus nici o problemă de conștiință, datorită evidentului ascendent de calitate ce mi s-a părut că s-a manifestat în această lucrare.

Rezolvarea urbanistică a proiectului este superioară tuturor celorlalte.

Deși perimetrul cuprins în planul de amenajare este minimal — ceea ce dintru început prezintă un avantaj — se reușește a se rezolva un ansamblu de suficientă amploare, încheiat, pus în valoare cu sacrificii neînsemnate, legat convenabil și de restul înconjurător existent.

Obiectul principal — teatrul — stăpînește categoric piața creată, deși volumul acestuia se găsește în categoria celor mai mici propuse. Construcțiile mai importante existente participă în măsura cuvenită în compoziția realizată, spre deosebire de alți concurenți care, simplificînd discutabil problema, au scos din soluționarea propusă tocmai aceste edificii existente, care, înconstruibil, sînt dificil de cuprins într-o propunere acceptabilă, dar care, prin valoarea lor, nu puțin însemnată, nu puteau fi neglijate.

Soluția aceasta de principiu, adoptată de altfel și de alți concurenți mi se pare categoric de preferat.

Constatînd imposibilitatea de a se putea asigura o convenabilă perspectivă frontală teatrului, prin prelungirea străzii Karl Marx (ce nu ar putea deschide vederii decît cîteva travee pe această axă de compoziție, lucru acceptat totuși de mulți concurenți), soluția dezvoltării pieței de-a lungul străzii Cuza-Vodă apare neîndoișor ca o rezolvare superioară.

În proiectul cu motto 11112, soluția aceasta își găsește reprezentarea într-o variantă ce nu face decît s-o ilustreze cu o deosebită pricepere, oferînd, de-a lungul unei desfășurări de sute de metri a esplanadei create, nenumărate puncte de perspectivă din ambele sensuri.

Aș remarca aici că traseul neregulat al străzii Cuza-Vodă nu numai că nu constituie un inconvenient, ci favorizează rezolvarea. În soluția adoptată, sinuozitățile acesteia își găsesc o corespondență ce se reflectă cu dibăcie în traseul frontului principal al pieței.

Piața este animată și capătă un farmec deosebit tocmai pentru că nu renunță la o riguroasă și apreciazabilă ordine — de un echilibru subtil — pe care rigiditatea unei soluții controlate numai de teu și de echer arareori o egalează.

Îndrăznesc să afirm că, apreciată și din acest punct de vedere, soluția aceasta de ansamblu, neregulară, ar putea fi considerată de o deosebită valoare.

Socot că aceasta este de preferat și pentru că piața rezultată este aceea care în textura neregulată a străzilor existente, ce au trasee și unghiuri de incidență întîmplătoare, se înscrie cel mai bine în ansamblu.

Propunerea de rezolvare a frontului dinspre calea București este simplă și bună, iar aripile adăugate clădirii Sfatului popular soluționează și fațada posterioară a acesteia.

Amplasamentul construcțiilor principale pe platforma superioară, fără a necesita deci mișcări însemnate de pămînt, este de asemenea avantajoasă. Soluția este realizabilă pe etape.

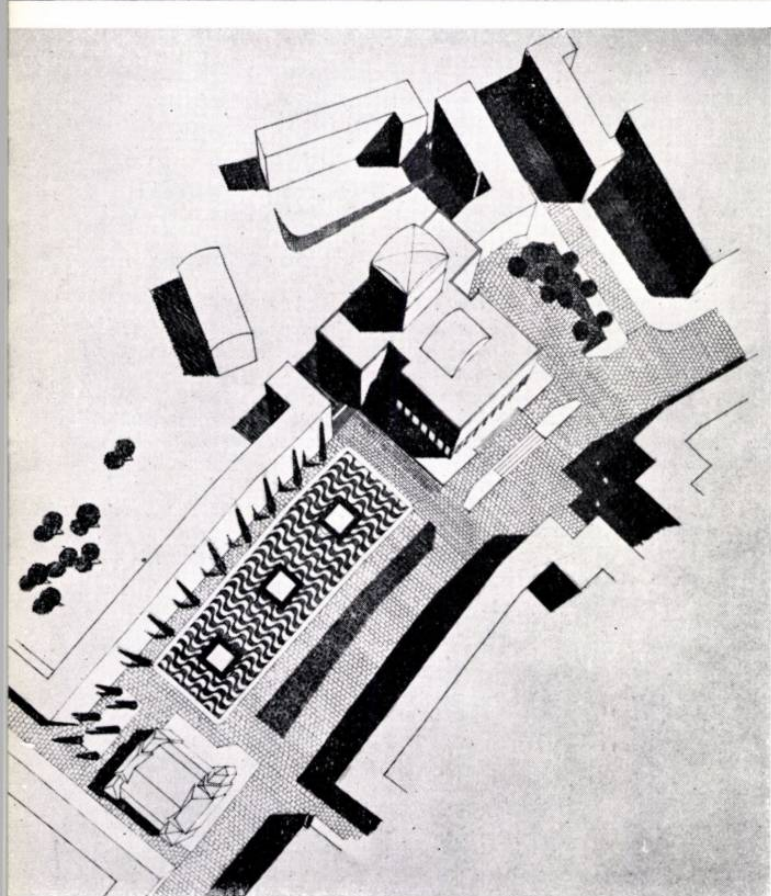
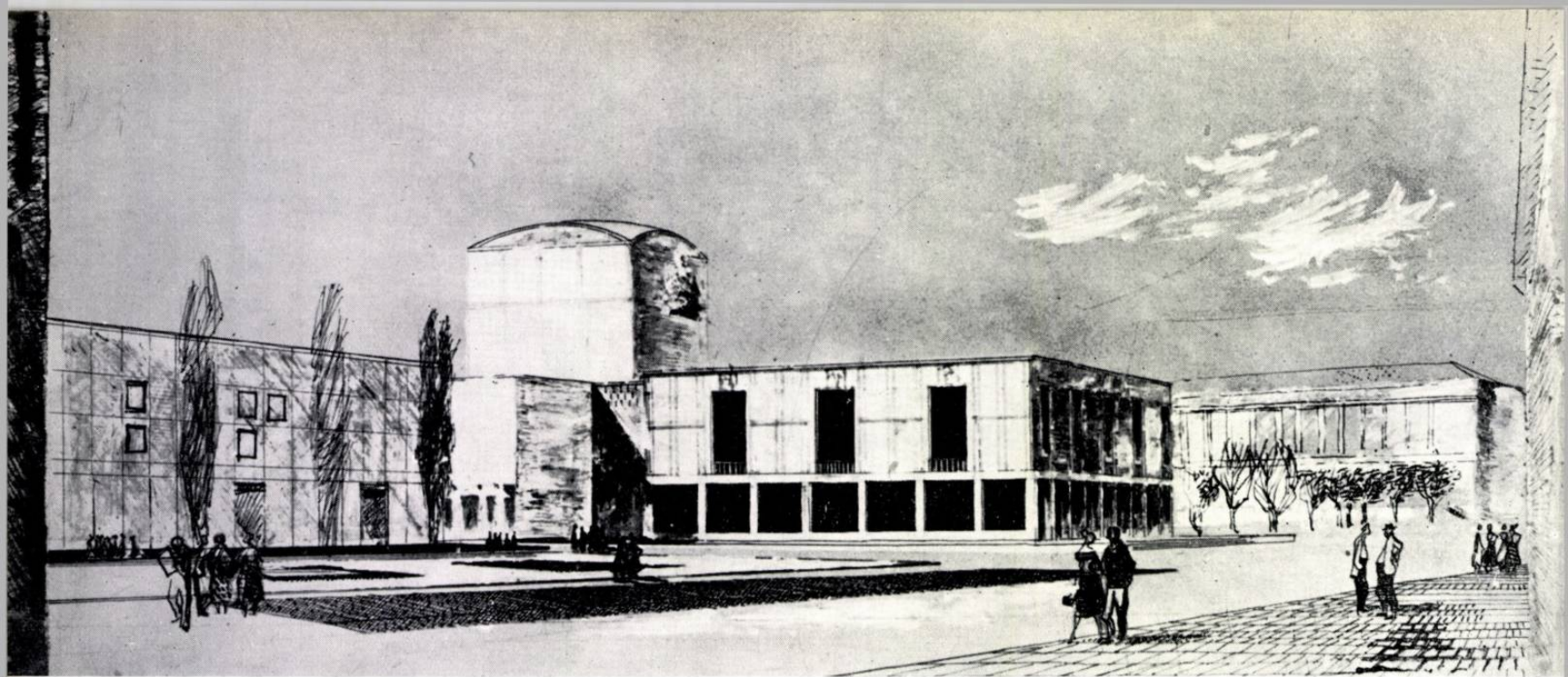
Remarcabilă mi se pare și unitatea de tratare și mai ales de scară, de care reușește să se bucure, atît ansamblul, cît și teatrul, simțul măsurii juste și cel al proporției potrivite (nu mă refer aici și la rezolvarea plastică) fiind mai cu seamă elementele care dau calitate acestui proiect.

Teatrul propriu-zis rezolvă mulțumitor funcțiunea, mai îndoienică fiind forma sălii care — după mulți — ar păstra inconvenientul chiar dacă se are în vedere o deosebită tratare acustică a pereților.

Deficiență este legătura anexelor cu scena.

Volumul total realizat a avut în vedere economia; din acest punct de vedere raportul dintre volumul scenei și cel total, precum și cel între sală și restul spațiilor destinate publicului, mi se pare favorabil.

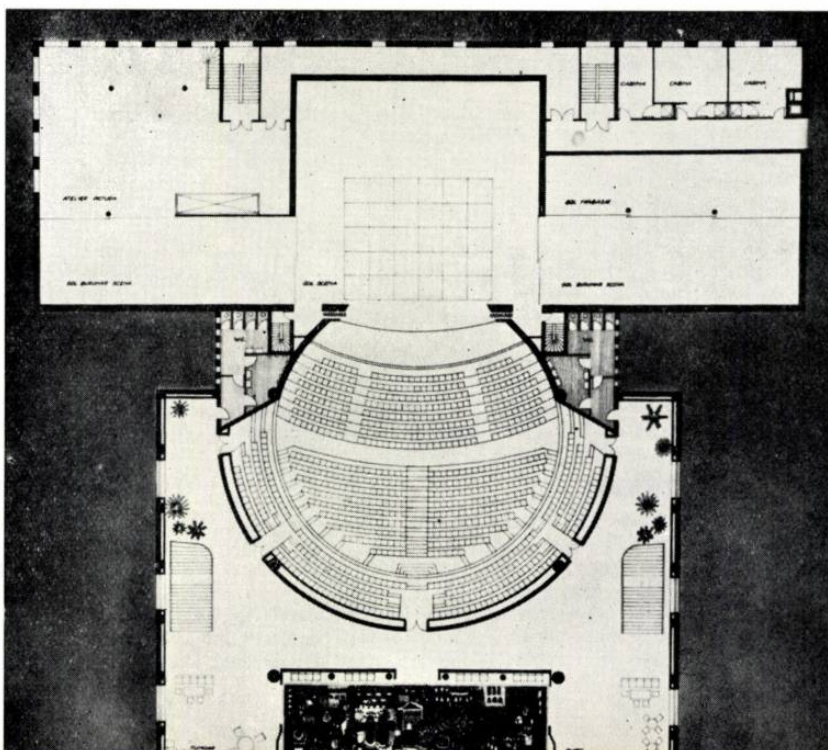
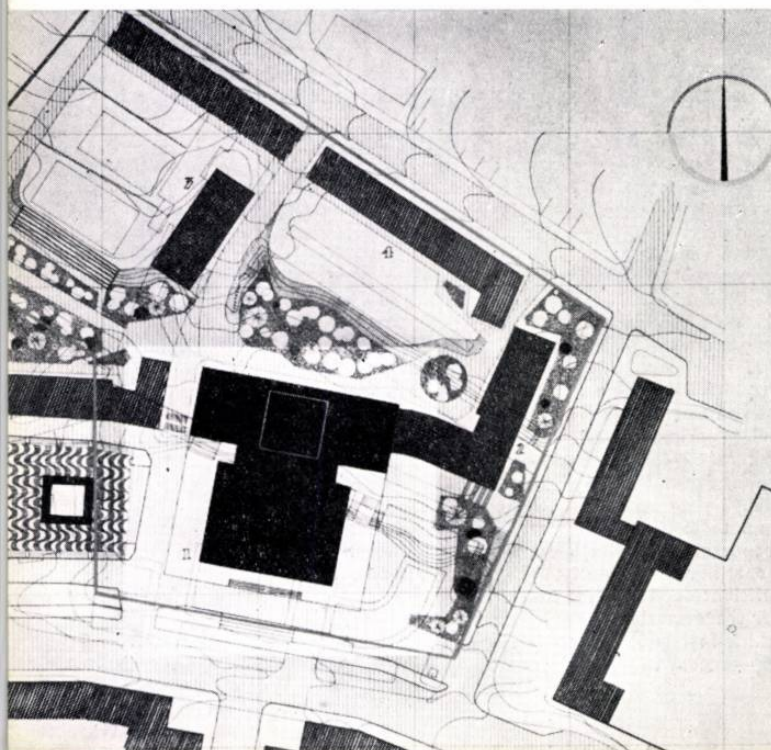
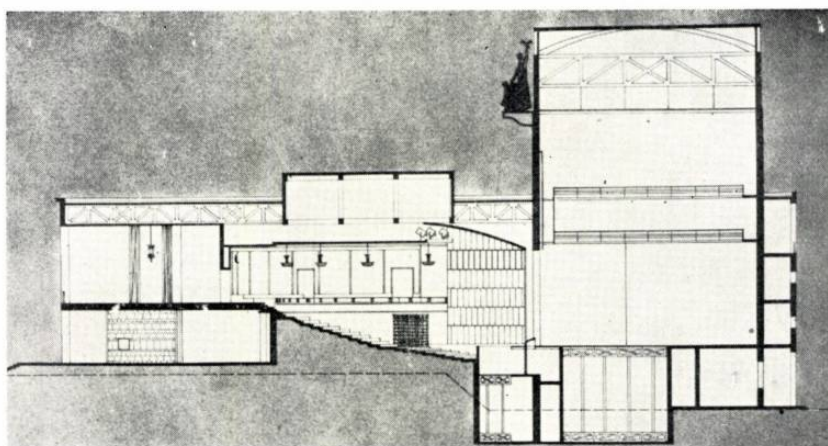
Nu suficient de clar apare însă sistemul constructiv. De ce o altă înălțime a grinzilor transversale pe sală? Ca să rezulte o înălțare — o marcare a acesteia — omisă în reprezentarea perspectivă? Omișiune care a creat juriului probleme — acesta avînd de ales între alternativa de a apărea inconsecvent,



PREMIUL I

Proiect cu motto 11112

Autori, arhitecții G. Filipeanu, L. Strulovici

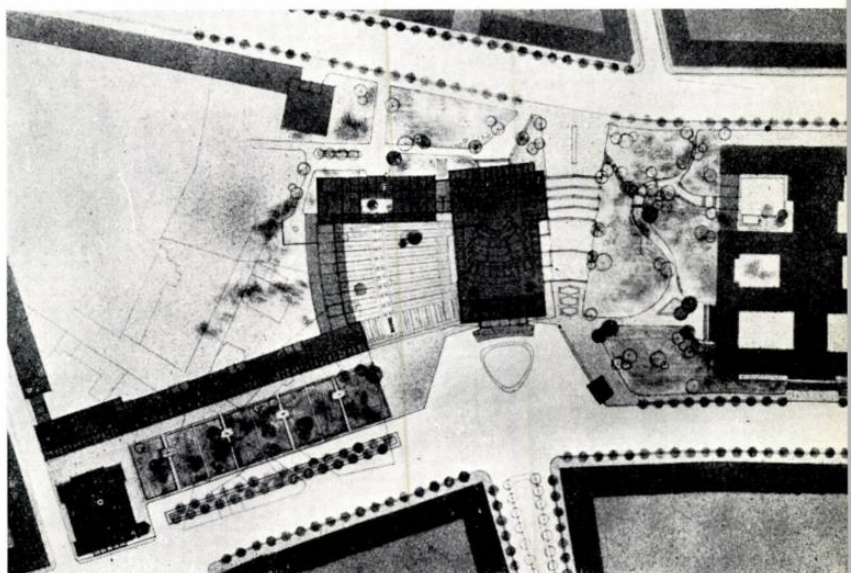
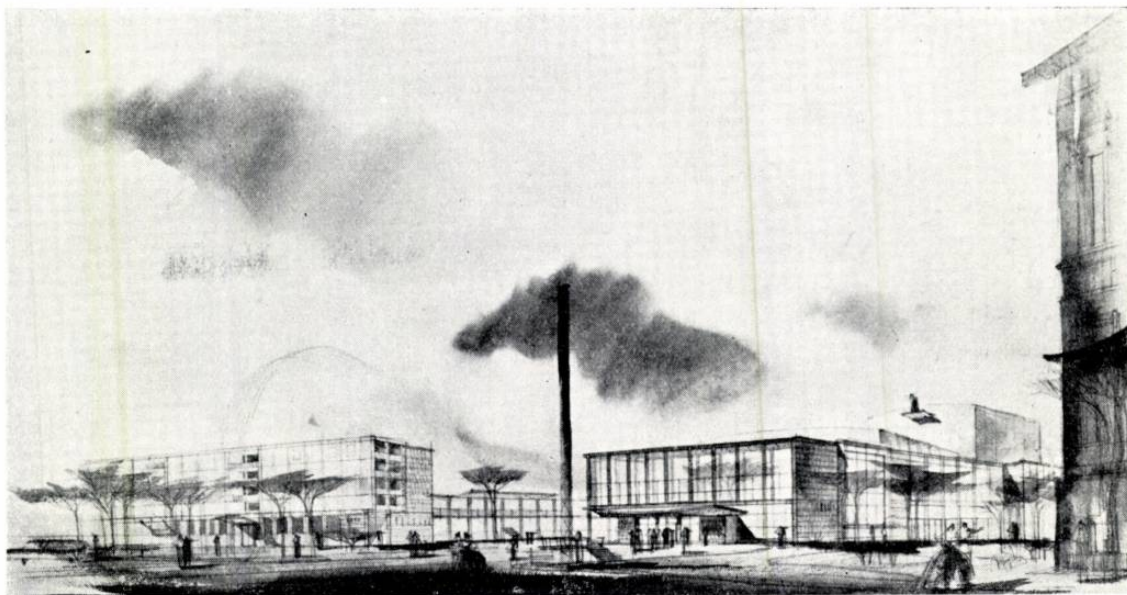


PREMIUL II

Proiect cu motto 80804

Autori, arhitecții C. Săvescu,

G. Cristea, R. Belea



admițind neconcordanțe în planșele prezentate — sau a fi absurd, eliminând proiectul din concurs și aplicând o « amendă » de 25 000 lei autorilor (!).

Plastica este reușită, expresia foarte potrivită, bine găsită. Calm și prestigiu, izvorind din simplitate și din proporții bune, atât la detalii, cât și în ansamblu.

Volumul de peste scenă mi se pare că s-ar mai fi pretat la perfecționări, chiar la faza de predare a concursului.

În fine, trebuie subliniată o deosebit de bună prezentare, o remarcabilă redactare grafică a majorității pieselor, care mi se pare că trebuie apreciată și subliniată.

M-a surprins oarecum, și poate că va surprinde și mai mult pe alții, polichromia poate prea stridentă a (probabil) pardoselii foaierei. Dar poate că este vorba de reprezentarea unui plafon de sticlă, sugerindu-se efectul ce s-ar putea închipui dacă acesta ar fi realizat în tehnica vitroului.

Proiectul care a luat premiul II (cu motto 80804), elaborat de un grup de tineri arhitecți — absolvenți de numai doi ani — are incontestabile calități.

Soluția urbanistică, în principiu aproape nediferită de aceea din proiectul ce a luat premiul I, are principala scădere față de acesta prin faptul că teatrul nu domină în mod destul de hotărât ansamblul.

Clădirea teatrului este bine rezolvată; sala și scena, ca și raportul dintre volumele acestora, bune. Construcția clară, funcțiunea de asemenea; discutabilă este doar amplasarea vestiarelor și a toaletelor la un nivel inferior, ducând la dispunerea pe trei niveluri a principalelor piese destinate publicului, ceea ce poate fi criticat.

Proiectul este unitar în ansamblu; realist, înțelegând prin aceasta și contemporan.

Este foarte bine prezentat.

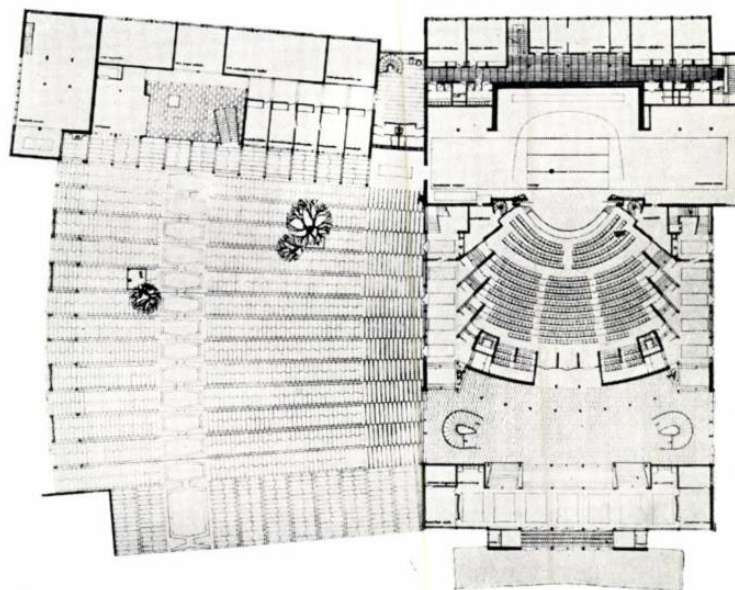
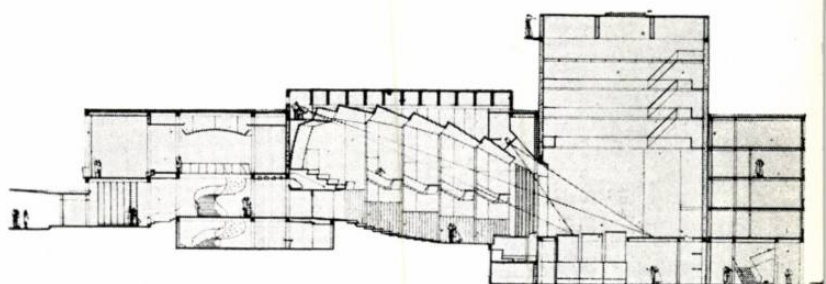
Proiectul cu motto 79135, clasat pe locul III, are o soluționare urbanistică bună. Piața aparține teatrului, care — prin volum și tratarea plastică interesantă, vioaie și de calitate — o domină.

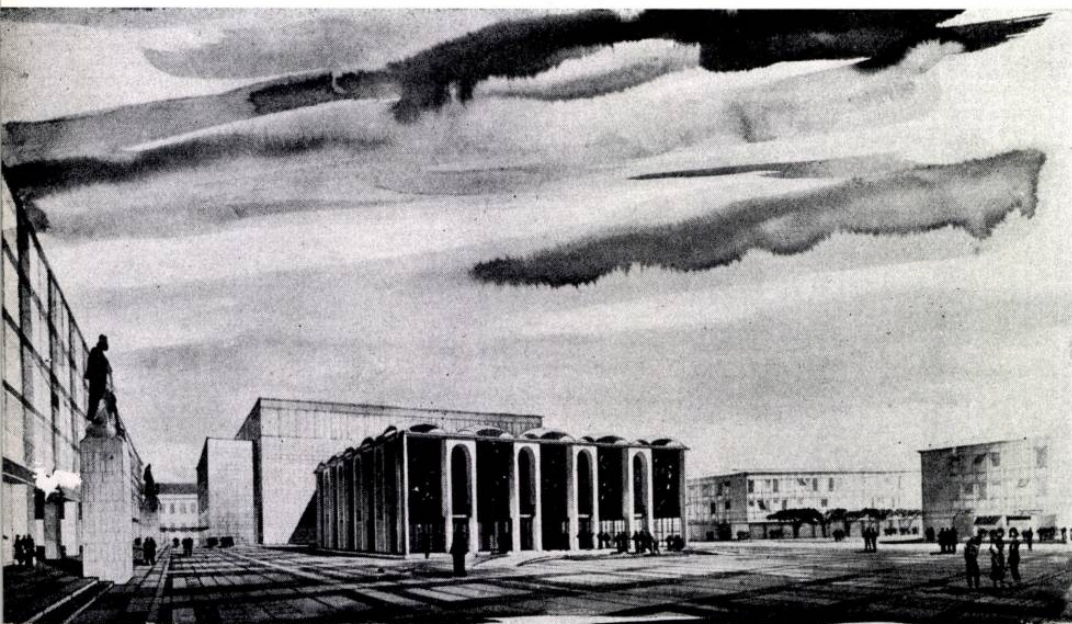
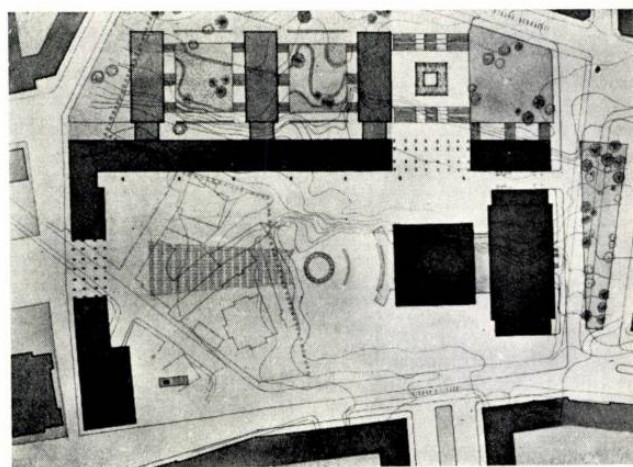
De criticat, sau cel puțin de discutat, ar fi dimensiunile pieței create, necesitând, pe lângă altele, o cantitate considerabilă de mișcări de pământ.

În general, atât la soluționarea urbanistică, cât și la aceea a teatrului, problema economiei pare să fi fost pe un plan cu totul secundar.

Este drept că ansamblul creat este generos, reușind să pună în valoare și alte obiecte importante cuprinse în perimetrul ce se cerea studiat.

La scara aleasă — poate cam exagerată — tratarea este însă unitară și corespunde unui punct de vedere urmărit cu consecvență.

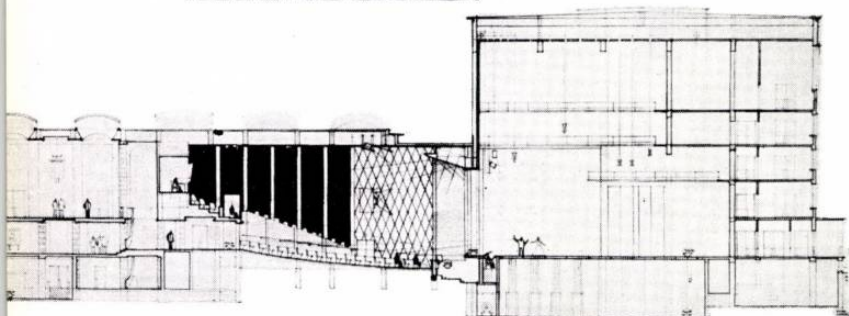
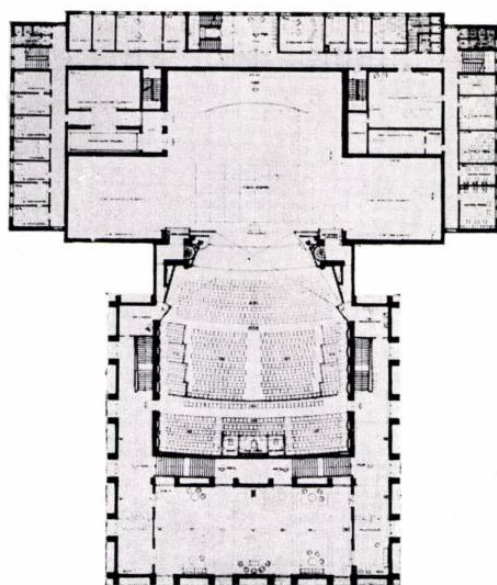




PREMIUL III

Proiect cu motto 79135

Autori, arhitecții T. Ricci, A. Dîmboianu



În rezolvarea funcțională a teatrului mi se pare că poate fi semnalată defectuoasa soluționare a unui punct foarte important: accesul la vestiare, la scara ce duce la foaier și balcon, ca și la parterul sălii. Probabil că acest pasaj ar crea multe neajunsuri; aceasta mi se pare că poate fi considerată ca o lipsă, mai cu seamă pentru că în rest există o tratare atât de largă.

Poate că și accesul la toaletele — situate la alt nivel — ca și la scările ce leagă cele două niveluri principale, dispuse lateral, nu realizează o soluționare corespunzătoare.

De subliniat este atenta și excelenta rezolvare a serviciilor scenei.

La încheierea scurtelor considerații cu privire la acest proiect, cred că se poate reveni asupra rezolvării plastice deosebite, atât ca factură, cât și ca valoare.

De asemenea, trebuie remarcată impecabila prezentare a tuturor pieselor desenate.

Al doilea premiu III (proiectul cu motto 71246) mi se pare că se situează ca valoare globală sub celălalt (motto 79135).

Soluția urbanistică este ezitantă — între piață și esplanadă — iar teatrul ocupă un loc oarecare.

Se pare că amplasarea pe terasa a II-a poate fi considerată ca o soluționare ce va necesita investiții mai mari.

Altfel ansamblul este ordonat, fiind dezvoltat la o scară mai modestă decât precedentul proiect, dar cu aceeași grijă față de restul elementelor ce se socotesc că pot fi păstrate și puse în valoare.

Clădirea Sfatului popular este scoasă din compoziție, ca și în cealaltă soluție. Rezolvarea funcțională a teatrului este pe trei niveluri, iar scările de acces, discutabile.

Sala pare înghesuită, cu accese dificile, deși raportul dintre aceasta și suprafața excesivă a degajamentelor — raport ce poate fi socotit nefavorabil — ar fi trebuit să înlesnească cel puțin deservirea sălii.

Plastica bună, proporții izvorite dintr-o mină sigură, nu însă și dintr-o căutare mai insistentă.

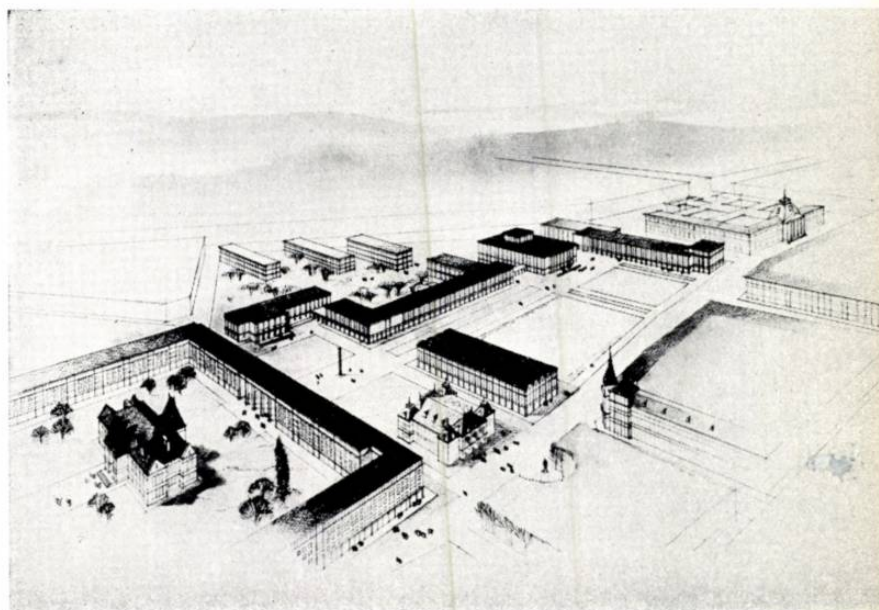
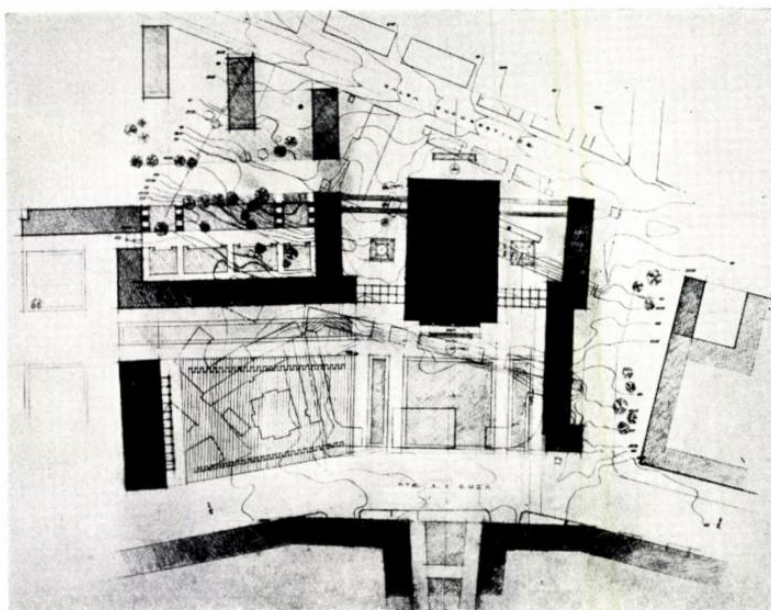
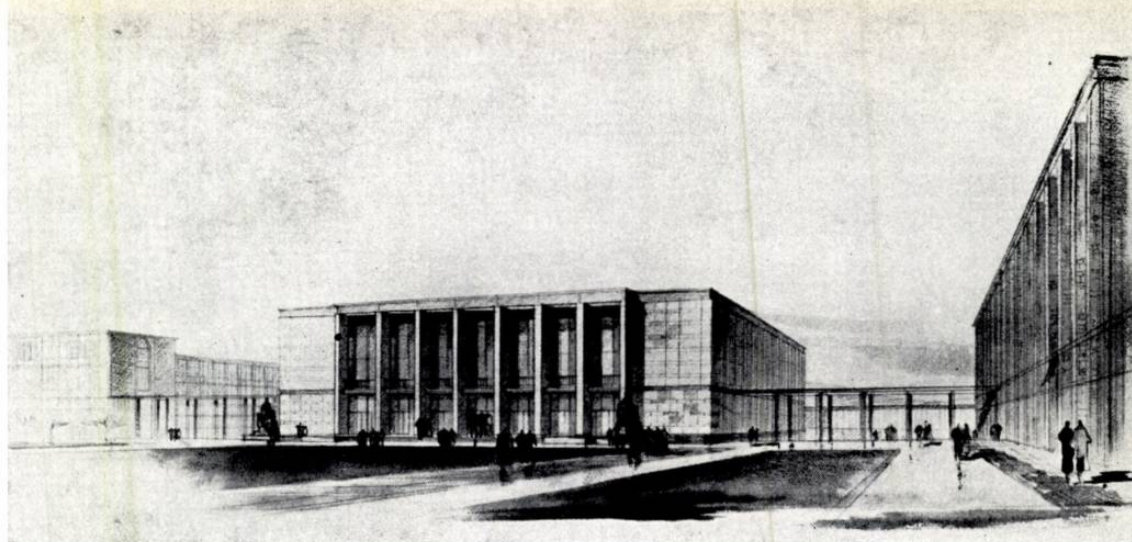
*

Trecând la proiectele distinse cu mențiuni, consider că ar fi de arătat că alegerea lor a pus oarecare probleme juriului, care — cel puțin pentru decernarea ultimelor mențiuni — a trebuit să caute cu insistență pe cele asupra cărora s-a oprit pînă în cele din urmă.

La proiectul cu motto 77632 s-a apreciat ca pozitivă ideea rezolvării urbanistice, în care obiectul principal al compoziției trece de partea cealaltă a pieței.

PREMIUL III

Proiect cu motto 71246
 Autori, arhitecții M. Ricci,
 Gh. Hussar



Cred că este exagerată lărgirea propusă pentru strada Cuza-Vodă, mai ales că în acest fel mi se pare că nu se urmărește ca perspectiva principală creată dinspre Sfatul popular să fie realizată cu destulă consecvență. Volumul masiv al teatrului nu pare a avea, cu toate acestea, destulă degajare în axa sa și desigur nici lateral.

Criticabilă este ocuparea cu anexele scenei (atelierelor) a unui front important al pieței create. În cazul realizării pe etape, piața nici nu ar căpăta formă decât la încheierea tuturor lucrărilor.

Restul rezolvării urbanistice este neglijat.

În funcționarea teatrului trebuie arătată ca o lipsă principală: dificila legătură a anexelor cu scena; de asemenea, raportul dintre volumul sălii și volumul total nu pare just.

Proiectul cu motto 01010 a fost reținut pentru simplitatea rezolvării pieței, scara acestuia, claritatea soluționării generale a teatrului — desigur cu lipsuri funcționale — cât și pentru considerentele de ordin economic avute în vedere de proiectanți.

Discuții și critici justificate a ridicat traterea plastică; s-a socotit însă că trama regulată poate oricând genera ceva mai corespunzător.

Proiectul cu motto 92401 a fost menționat, pînă în cele din urmă, pentru ansamblul de calitate în rezolvarea pieței, în special, și a teatrului.

În privința teatrului, desigur că soluția are incontestabile calități, însă este justificată întrebarea dacă la Craiova este cazul să experimentăm un teatru total.

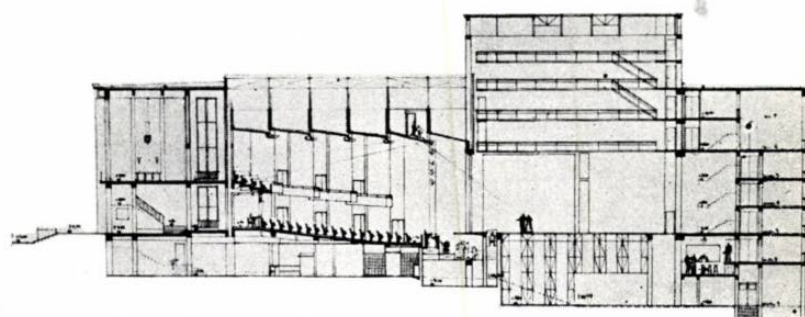
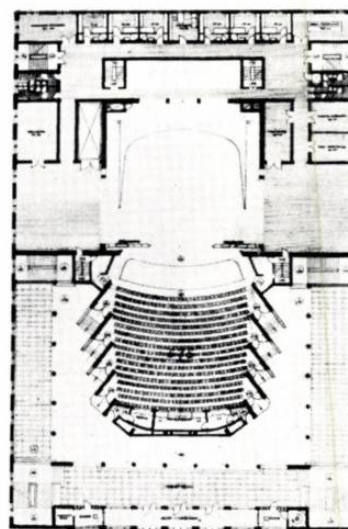
★

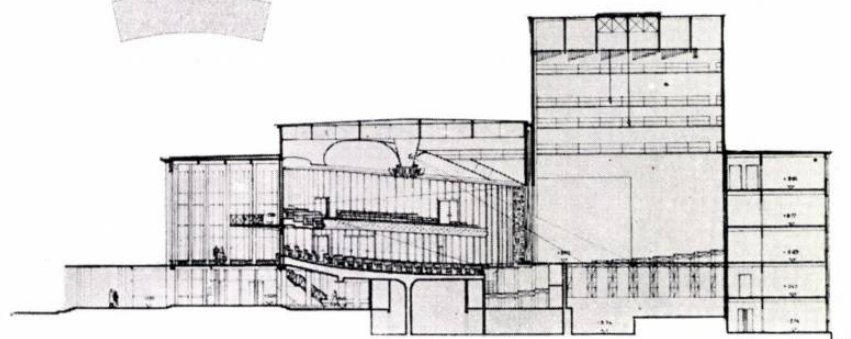
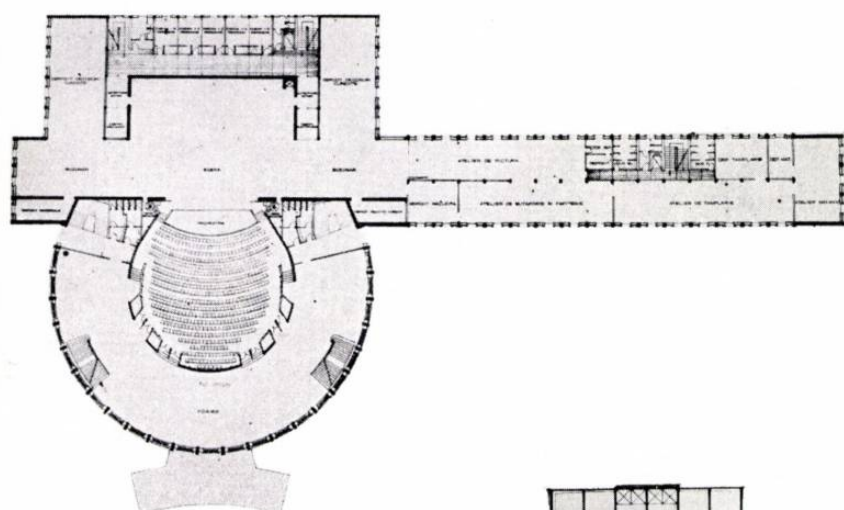
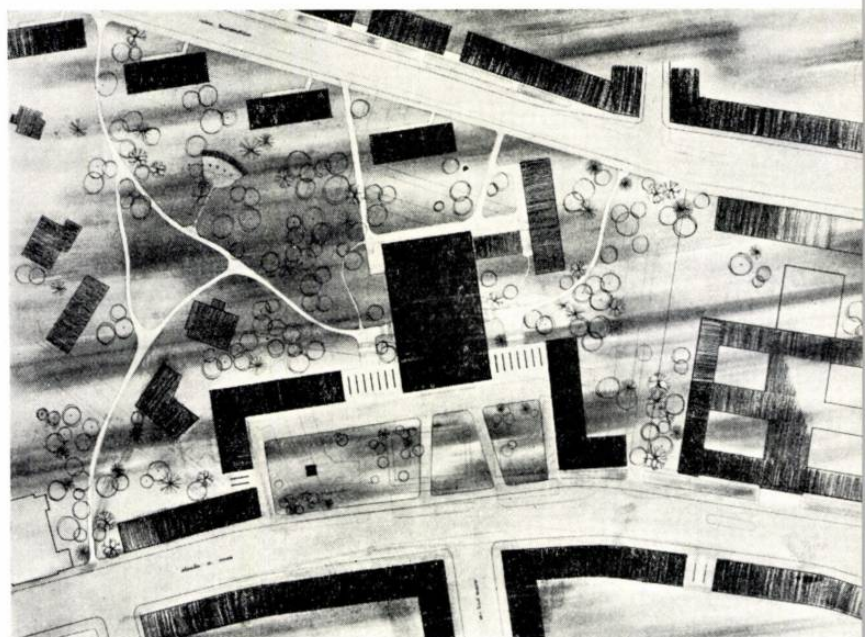
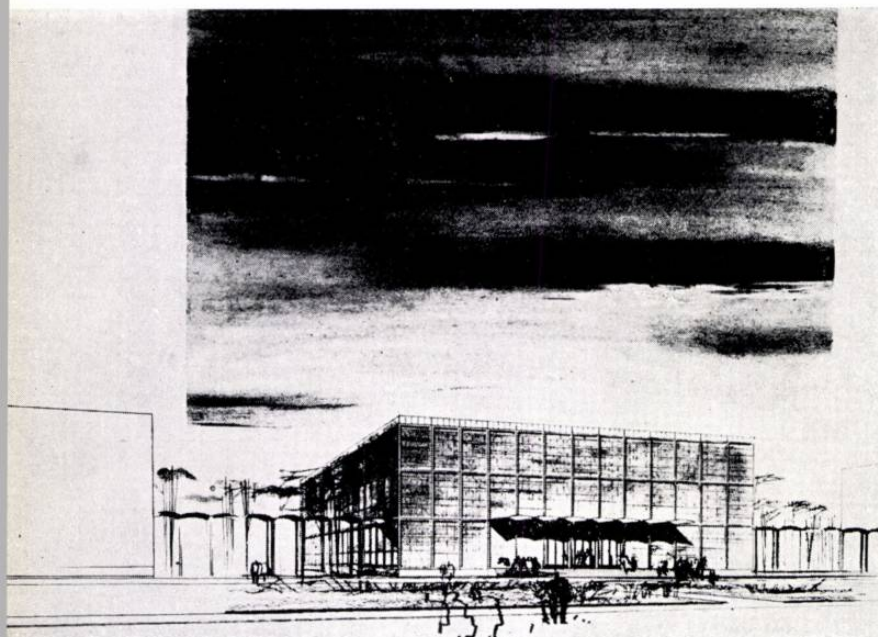
Unele proiecte susceptibile de a fi menționate au fost socotite — și socot eu — ca prezentînd deficiențe mai ales în soluționarea urbanistică.

Și așa mai spune ceva despre un proiect cu motto 17172 — nemenționat — care, după părerea mea, ar fi putut să întrunească suficiente voturi pentru premiul III, avînd o foarte bună rezolvare a teatrului, pe un singur nivel, cu toate funcțiunile clare, simple, eficiente, pe lîngă, ce e drept, o slabă și oarecum nerealistă re-olvare urbanistică.

Cele ce l-au scos însă din discuție au fost stridența și ostentația tratării plastice. Păcat!

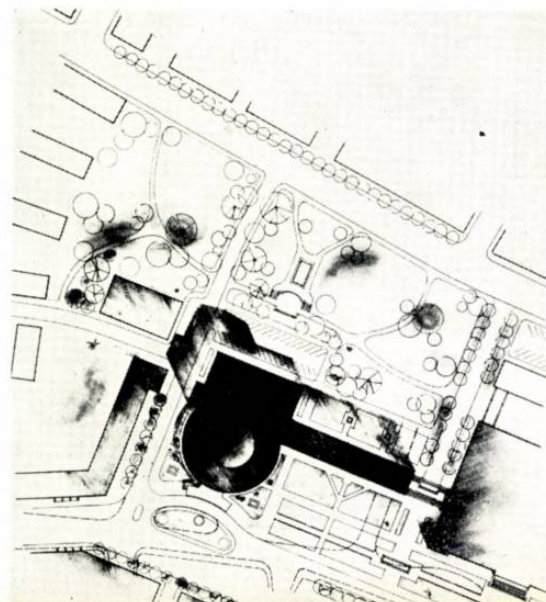
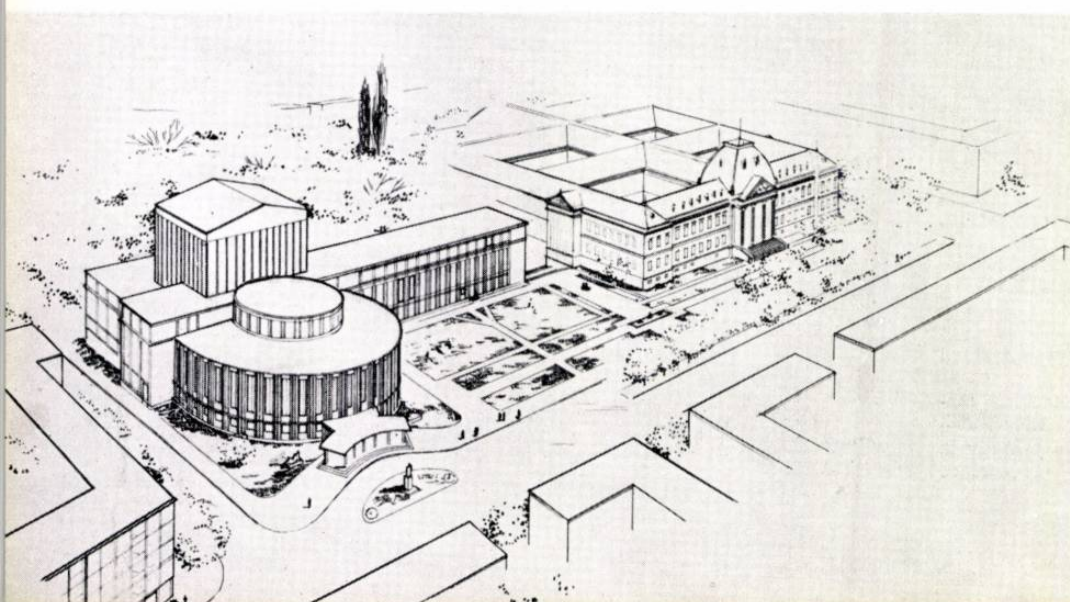
Ar mai fi de semnalat o serie de proiecte avînd rezolvări parțiale meritorii și care pot fi clasificate destul de aproape de cele menționate — proiecte care au contribuit, incontestabil, la realizarea nivelului calitativ la care s-a situat concursul pentru Teatrul Național din Craiova — concurs ce poate fi, în general, socotit că a dat rezultate pozitive.





MENTIUNE

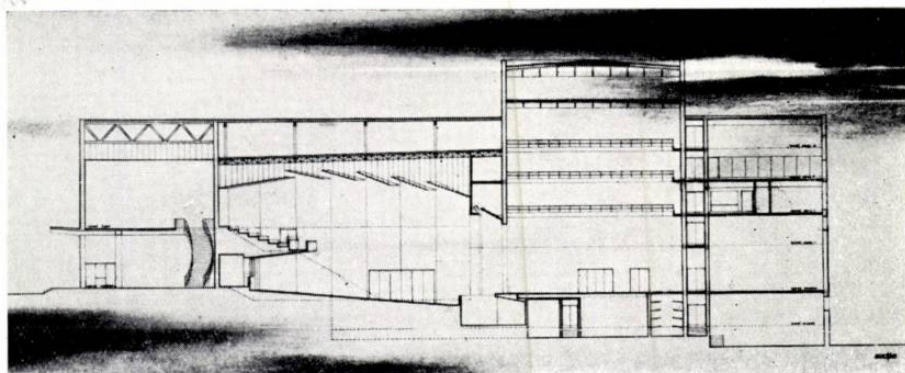
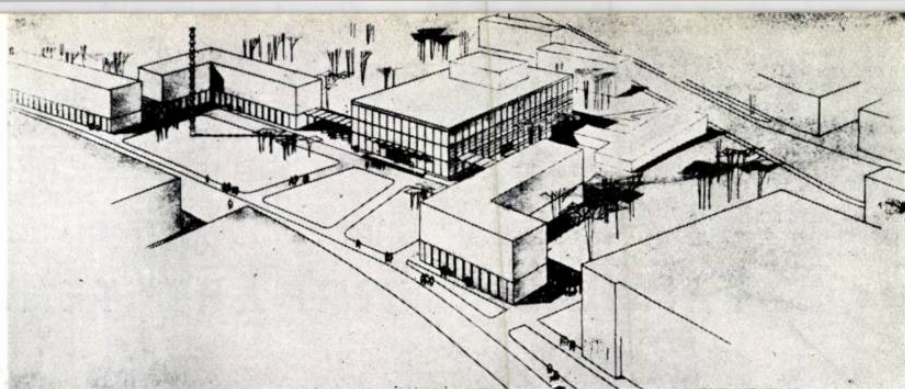
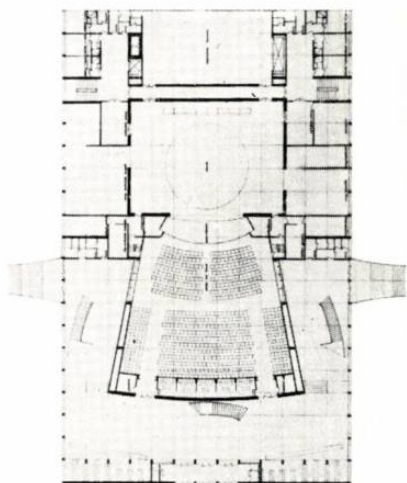
Proiect cu motto 77632
 Autori, arhitecții P. Miclescu,
 T. Evolveanu



MENTIUNE

Proiect cu motto 01010

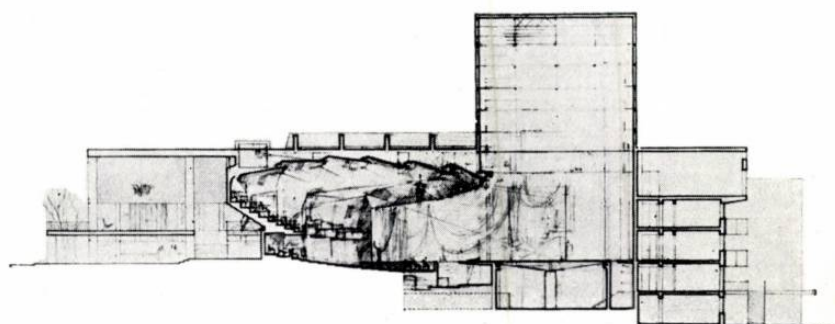
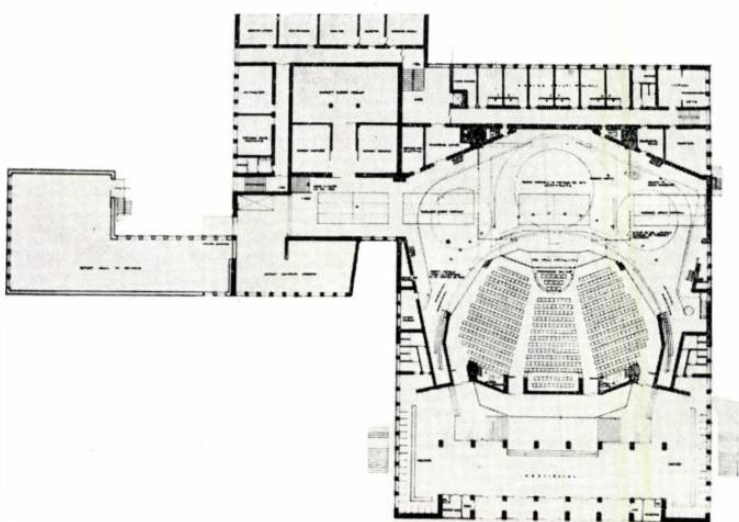
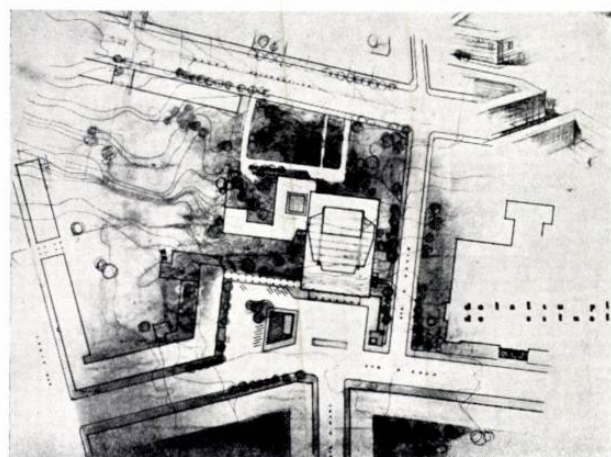
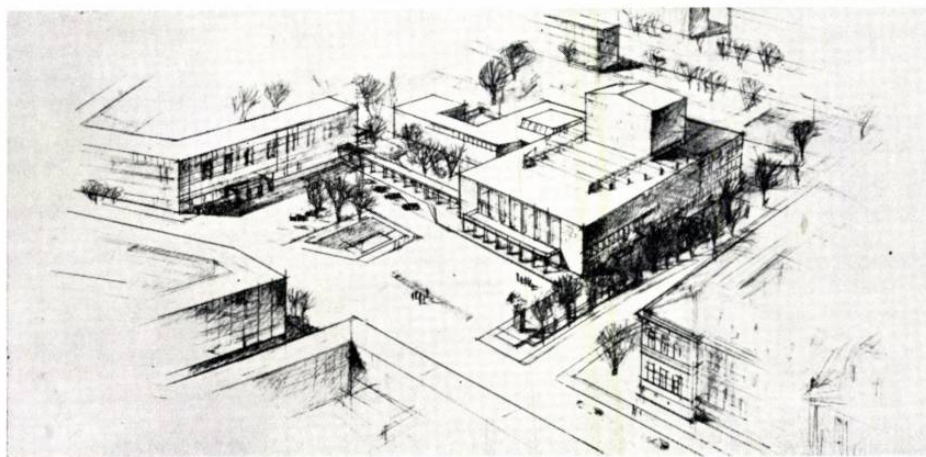
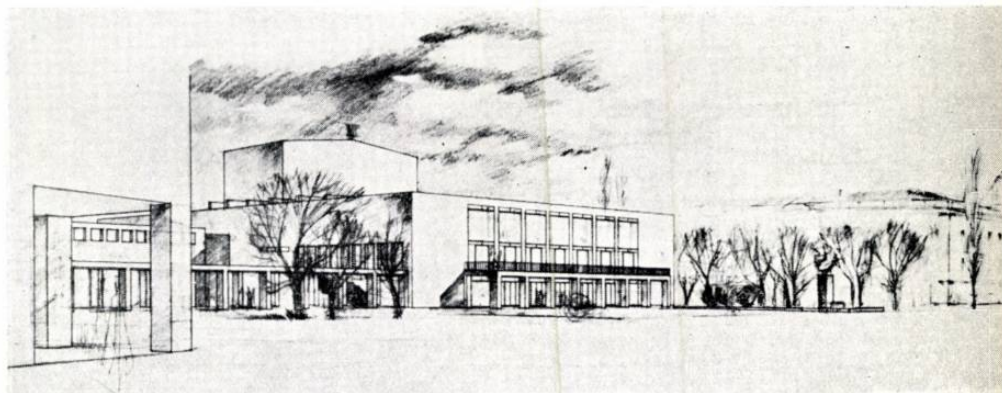
Autori, arhitecții N. Ioniță, Mihai Enescu,
Adriana Ciortan, Mircea Enescu



MENTIUNE

Proiect cu motto 92401

Autori, arhitecții P. Bortnowschi,
S. Bortnowschi, A. Teodorescu



PROBLEME DE ECHIPARE TEHNICĂ A TERITORIULUI

Sistematizarea unui teritoriu, fie că este vorba de un oraș sau o parte de oraș, fie că se limitează la cvartale, complexe industriale, așezări cu caracter special etc., implică între altele și cunoașterea terenului în straturile subterane ce vor suporta construcțiile, cât și studiul condițiilor în care se poate realiza echiparea tehnică.

Aceste elemente studiate în soluții variate și coordonate cu celelalte pro-

bleme complexe ce apar în acțiunea de sistematizare ajută la alegerea soluției optime din punctul de vedere tehnico-economic.

Conlucrarea cu tehnicienii de specialitate este deosebit de importantă pentru sistematizator, căruia îi revine rolul de a pune de acord diferitele soluții, realizând o asamblare în care problemele respective să intervină cu ce are esențial și cu ponderea respectivă.

Ing. M. Brill

GEOTEHNIA

Cunoașterea naturii terenului și caracteristicilor care condiționează regimul de construcții în întindere, în înălțime și în adâncime este indispensabilă proiectantului sistematizator. Studiile geotehnice au fost introduse la noi abia în ultimele decenii, așa încât este ușor de înțeles faptul că, în general, ne lipsește un material documentar la care să putem recurge când avem lucrări urgente.

În această situație trebuie întreprinse studii ad hoc, recurând la specialiștii geotehnicieni care s-au format ajutați fiind de organizarea învățămîntului în această ramură tehnică, cât și de înființarea în ultimii 10—15 ani a laboratoarelor de care geotehnia nu se poate lipsi.

În cadrul lucrărilor de sistematizare, I.C.S.O.R. a inițiat numeroase studii geotehnice, unele întinse pe suprafețe mari, cuprinzând orașe și chiar zone dinafara orașelor.

În funcție de faza de proiectare, la baza proiectelor de sistematizare au stat, fie studii geotehnice preliminare, cuprinzând zonificarea teritoriului pe baza criteriilor geomorfologice indicând principalele fenomene fizico-geologice, fie studii geotehnice numite informative, care se întocmesc pe bază de cercetări de teren și încercări de laborator și care duc la o zonificare a teritoriului pe criterii geomorfologice și geotehnice.

Această din urmă fază de studiu geotehnic mai avansată este neapărat necesară când se trece la o schiță de sistematizare. Studiile geotehnice preliminare sînt efectuate pentru 50 de orașe, iar studii geotehnice mai avansate, zise informative, pentru 25 de orașe.

Și realizarea proiectelor pentru obiective locale, pentru amplasarea de clădiri de locuințe, pentru clădiri industriale etc. și chiar pentru dotări edilitare, ca rețele de conducte și canale etc., necesită cunoașterea terenului sub aspectul geotehnicii, garantînd, ca și la sistematizări, o rezolvare realistă a problemei construcțiilor cu soluții judicioase și economice, punînd la adăpost fondul construit de consecințele grave ce s-ar datora necunoașterii condițiilor de fundare în terenul respectiv.

Fixarea amplasamentelor pentru cvartalele de locuințe noi la Hunedoara și Bacău, de exemplu, ca și pentru realizările de la Eforie s-a putut face avansat, cu cheltuieli minime pentru fundație, datorită cunoașterii situației terenului. Au fost și cazuri cînd considerentele de compoziție au fost determinante, așa încît unele amplasamente cu condiții dificile și diferite de fundare au dus la scumpirea construcțiilor respective și la întîrzieri în execuție.

Un exemplu elocvent în această privință îl constituie cartierul de locuințe noi numit Aeroport de la Petroșani, proiectat de I.P.C. în 1955—1956, unde terenul de amplasare prezenta, pe trei sferturi din suprafața sa, condiții grele de fundare (la adâncime mare, în apă și teren slab), necesitînd aplicarea de sisteme constructive speciale, capabile să preia tasări neuniforme. Dificultățile de fundare și măsurile necesare pentru unele amenajări de suprafață (abateri de ape, stingere de torenți etc.) ar fi dus la o scumpire apreciabilă a construcțiilor; reanalizarea problemei a condus la concluzia schimbării amplasamentului pentru blocuri. Concluzia este necesitatea unei strînse colaborări a arhitecților cu specialiștii geotehnicieni la alegerea amplasamentelor.

Din cele expuse mai sus rezultă importanța factorului geotehnic în sistematizarea orașelor și în consecință apare necesară o completare a documentației geotehnice existente în acest domeniu, prin:

— Întocmirea de studii geotehnice preliminare pentru toate orașele țării, cu precădere pentru acelea care urmează să capete o dezvoltare deosebită în urma amplasării unor importante obiective industriale. În funcție de complexitatea problemelor sesizate în studiile preliminare, se va trece la executarea unor studii geotehnice de detaliu.

— Executarea de studii geotehnice informative pentru o serie de orașe importante ale țării, ca Timișoara, Craiova, Tg. Mureș, Cluj, Oradea.

— Organizarea evidenței «fondului geotehnic» printr-o unitate care să centralizeze studiile geotehnice executate pe diferite amplasamente; acestea vor fi puse la dispoziția proiectanților, evitîndu-se studii geotehnice inutile la aceleași amplasamente, economisindu-se astfel forțe de muncă și evitîndu-se întîrzieri în procesul de proiectare.

Pentru a se asigura cadrul realist și soluții economice proiectelor de sistematizare, ele trebuie să țină seama de toți factorii care intervin în alcătuirea unui ansamblu de clădiri, iar factorul geotehnic, care uneori poate fi determinant în alegerea unei soluții economice, trebuie să fie bine cunoscut.

Documentația geotehnică pentru sistematizarea orașelor și regiunilor noastre este o problemă a cărei rezolvare poate condiționa, într-o mare măsură, posibilitățile tehnice de mobilizare a investițiilor, economia soluțiilor constructive, regimul de construcții și rezolvarea dotărilor tehnico-edilitare, precum și organizarea teritorială a întreprinderilor de execuție, după specificul condițiilor de teren, dotîndu-le cu mijloace mecanizate corespunzătoare.

Ing. A. Vuzitas

ALIMENTARE CU APĂ, CANALIZARE, ASANĂRI ȘI SALUBRITATE

Corelația între proiectarea sistematizărilor și rezolvarea lucrărilor de alimentare cu apă, canalizare, asanare și salubritate apare necesară încă de la studiul amplasamentelor pe plan teritorial al diferitelor așezări, indiferent de natura lor (orașe noi, cvartale, complexe sociale, industriale etc.).

O parte din dotările deservind lucrările amintite își găsesc locul în teritoriul dinafara zonei clădite (sursele de apă, descărcarea apelor uzate, platformele pentru distrugerea gunoaielor, cu zonele lor de protecție etc.), încît proiectarea sistematizărilor include și studiul interdependenței ce rezultă.

Între aceste probleme de amplasament pentru care, recent, studiile de specialitate au contribuit la clarificarea situațiilor și au ajutat la luarea deciziilor.

Amplasamente propuse pentru unele combinate de tăbăcărie în diferite orașe (unul lângă lacul Siutghiol, în zona litoralului) au fost eliminate, între altele, și pentru considerente tehnico-sanitare, în grija de a feri de insalubritate zone din care unele cu rol social și sanitar.

Punctul de vedere privind lucrările edilitare și de alimentare cu apă minerală ce implică propunerea de amplasament pentru crearea unui centru balnear la Bucium-Iași și privind atît costul, cît și condițiile de exploatare, va folosi în discuțiile pentru definitivarea soluției pentru amplasamentul respectiv.

Amplasamentul unei fabrici de lapte praf prevăzută a se construi la Cîmpulung Moldovenesc a fost găsit necorespunzător, între altele și din cauza costului exagerat și a soluționării grele a alimentării cu apă, a scurgerii apelor reziduale etc.

O problemă care dă greutate în alegerea amplasamentelor este inundaibilitatea terenurilor de cotă joasă, mai ales în terasele cursurilor de apă. De cele mai multe ori, apărarea teritoriului nu se poate realiza prin soluții locale și economice (îndiguiri), fiind necesare lucrări de amploare, care afectează cursul rîului pe un sector întins, implicînd amenajări pe plan multiplu (regularizări de debit prin lacuri de acumulare), de resortul altor organe de stat (C.S.A.). Este de menționat că lipsa materialului documentar hidrologic și hidrometric, ca și lipsa planurilor de amenajare a cursurilor de apă, constituie — la rezolvarea sistematizărilor teritoriale și locale — o dificultate pentru luarea deciziilor cu privire la destinația terenurilor și alegerea amplasamentelor într-un mare număr de localități.

O situație care îngreunează sarcina sistematizatorului este extinderea în suprafață a zonei clădite, care în multe localități a depășit zona unor instalații (de exemplu, surse de apă), răpîndu-le posibilitățile de amplificare și sacrificînd însăși zona de protecție sanitară (în localitățile Sighișoara, Galați, Brăila, Cluj etc.).

În asemenea cazuri, sistematizatorul are de ales între propuneri de abandonare a unor instalații (ceea ce nu pare totdeauna justificat din alte puncte de vedere) și între propuneri de ameliorări, care rareori sînt realizabile, implicînd obișnuit desființări de cartiere întregi. Propunerile în cazurile orașelor Galați, Brăila, Sighișoara au trecut în examinarea forurilor superioare, iar după luarea unei decizii se va putea trece la definitivarea elementelor de sistematizare.

În cadrul sistematizărilor teritoriale s-au putut iniția și unele rezolvări pe plan regional ale aducțiunilor de apă și canalizărilor, cu avantaje tehnico-economice deosebite (pentru localitatea Onești împreună cu grupul indus-

trial Borzești, pentru Petroșani cu centrele carbonifere și cu localitățile de pe Valea Jiului, pentru cartierul proiectat recent din Valea Găvondari lângă Reșița, pentru Cîmpia Turzii împreună cu Turda, Oprișan, Poiana etc.).

O dată cu găsirea posibilităților de a fabrica la noi în țară tuburi de beton armat centrifugat, precomprimat etc. se vor crea condiții de rezolvare pe plan regional, în condiții tehnico-economice avantajoase, a numeroase aducțiuni și canalizări (de exemplu, pentru orașul Tg. Jiu împreună cu Craiova etc., pentru orașul Birlad împreună cu Tecuci etc.).

*

În interiorul așezărilor (cvartaluri, industrii, complexe), operațiile de sistematizare includ și elemente ale lucrărilor edilitare, ca: rezervoare de apă și stații de pompare, stații de epurare cu zonele lor de protecție, traseele conductelor și canalelor, terenurile pentru diferite scopuri (depozite intermediare ale serviciului de salubritate etc.), interdependența apărând atât pe plan orizontal, cât și pe plan vertical.

Amplasamente prezentând diferențe mari de nivel pot avantaja rezolvările scurgerii apelor uzate și de ploaie pe cale gravitațională, dar pot complica sistemul de distribuție a apei potabile, încât conlucrarea specialiștilor are scopul de a găsi soluții care să satisfacă toate cerințele cât mai economic, evitând pe cât se poate pomparea apelor, în special a celor uzate.

Problema zonelor inundabile și prezența apelor subterane (freatică) la nivel ridicat constituie o greutate și la sistematizările locale, deseori rezolvările neputându-se face local, ci implicând de regulă lucrări mai întinse, de resortul altor organe, cum s-a arătat mai sus (C.S.A.).

În unele cazuri, I.C.S.O.R. a putut iniția asemenea lucrări ca, de exemplu, pentru localitățile Lonea, Petroșani, unde teritoriul noilor cvartale a fost scos de sub regimul inundațiilor și unde s-a obținut coborîrea nivelului apelor subterane prin devierea și sistematizarea cursurilor de apă învecinate (riurile Ars, Befor etc.).

În unele orașe (de exemplu, Suceava, Roșiorii de Vede, Sighișoara) nu s-a putut lua încă o decizie asupra unor amplasamente deosebit de interesante pentru dezvoltarea zonei de locuințe, din neputința de a obține proiectele privind amenajarea generală a cursurilor de apă și precizarea lucrărilor cu gradul respectiv de eficiență.

Fenomene legate de prezența terenului macroporic sensibil la înmuiere au făcut necesare dispoziții în planurile de sistematizare (străzi largi, piețe, retragerea liniei clădirilor etc.) spre a asigura distanța conductelor și canalelor față de fundațiile clădirilor, ferindu-le de infiltrații, unele inevitabile, altele accidentale, dar frecvente la asemenea instalații. La reconstrucția centrului Galați, traseele rețelilor subterane de conducte și canale, de altfel deteriorate de bombardamente și de cutremur, au fost restructurate ținând seama și de prezența terenului macroporic.

Pentru rețelele de conducte și canale din orașul Brăila, clădit pe teren macroporic, s-a inițiat o campanie de restructurări în scopul reducerii la minimum a scăpărilor de apă și infiltrațiilor în teren, apărându-se astfel fondul de locuințe.

Este de menționat că, în majoritatea cazurilor, orașele noastre nu dispun de posibilități convenabile de a alimenta cu apă și a deservi cu canalizare cvartale noi, așa încît fiecare amplasament, chiar în cuprinsul zonei astăzi clădite, ridică probleme.

În ipoteza că pentru noile cvartale s-ar accepta ca alimentarea cu apă să urmeze regimul orașului respectiv, sînt necesare unele măsuri, pînă la realizarea unor amplificări la surse și instalații care să asigure debitul și continuitatea distribuției. Este vorba aici de asigurarea presiunii pentru trimiteria apei la etajele superioare, în care scop se introduce pomparea cu ajutorul hidrofoarelor (de imobil sau, după caz, de cartier), așa cum s-a făcut la clădirile noi din centrul orașului Galați etc. Soluționarea este avantajoasă, pentru că cere investiții reduse, iar cheltuielile de pompare se repartizează asupra consumatorilor în timp. În unele cazuri, prin sistematizare s-a limitat dezvoltarea zonelor clădite pe coaste înalte, pînă la o cotă determinată de posibilitățile de alimentare cu apă fără pompare suplimentară, costisitoare cînd este vorba de un număr mic de consumatori. Așa s-a procedat în proiectele pentru localitățile Petroșani și Agnita. Uneori însă, introducerea pompării apare avantajoasă, permițînd, de exemplu, înlocuirea unui castel de apă printr-un rezervor îngropat (de 2—3 ori mai ieftin), așa cum s-a făcut la proiectarea alimentării cu apă a parcului Bucov etc.

Fabricarea la noi în țară a tuburilor de azbociment putînd rezista la presiuni pînă la 6 atmosfere și putînd înlocui tuburile de fontă la rețele de alimentare cu apă (potabilă, industrială, pentru combaterea incendiului etc.) a dat posibilitate realizării unor economii importante (25% și chiar 40% în unele cazuri), așa cum s-a făcut la lucrările proiectate pentru coloniile muncitorești de la Satu Mare, Luduș, Bușteni etc.

În privința rețelilor de canalizare, proiectarea s-a orientat după necesitatea de a nu se imobiliza mari investiții pentru o situație de viitor prea îndepărtat, ci a se răspunde problemelor actuale și apropiate, dîndu-se mijloacelor de realizare destinația stringentă care este mărirea fondului de locuințe.

În general, pentru evacuarea apelor de canalizare s-a căutat a se evita introducerea pompării, care sporește costul de exploatare și constituie puncte nevralgice în rețea. Cînd pomparea nu s-a putut evita, s-a căutat limitarea ei (de exemplu, pentru o parte din teritoriu sau pentru debite reduse) obținîndu-se numai pentru ape menajere. Pentru localitățile de pe litoral s-a recurs la pomparea și repomparea în trepte, de mai multe ori, a apelor de canalizare (menajere), datorită condițiilor locale și în lipsa altor soluții. Sistemul s-a ameliorat prin sugestiile D.A.U., eliminîndu-se executarea la adîncime prea mare, costisitoare și greu de realizat, a colectorului de evacuare.

O cotitură în modul de a privi problema canalizării o constituie prioritatea ce trebuie dată sistemului divisor, scurgerea apelor de ploaie asigurîndu-se separat, pe cât se poate superficial, pe rigolele străzilor, recurgîndu-se la canalizarea subterană numai atunci cînd nu poate fi evitată. Aceasta implică o soluționare convenabilă a sistematizării verticale (pante la drumuri și străzi etc.) și un studiu atent al posibilităților de evacuare a apelor prin pantele și relieful terenului.

Astfel s-au putut realiza soluționări economice pentru diferite cazuri (pentru cvartalul central Piatra Neamț, pentru colonia Bușteni a fabricii de

hîrtie, pentru parcul de cultură, odihnă și sport din Satu Mare, pentru colonii muncitorești la Luduș, Călan, Petrila, Lonea, Vulcan, Copșa Mică, Hunedoara etc.). Evacuarea apelor de ploaie prin șanțuri deschise apare admisibilă în cazuri speciale și mai ales pentru șanțuri de gardă. Ele s-au propus pentru unele extinderi ale orașelor Constanța, Hunedoara etc. Deși oferă un cost redus al investițiilor, sistemul are și dezavantaje. La Hunedoara, pe terenul stadionului, unele canale deschise au fost transformate ulterior în canale închise, spre a nu constitui un obstacol în folosirea terenurilor străbătute. Modificarea implică suplimente de cheltuieli ce vor fi încă necesare pentru asigurarea evacuării apelor mari de ploaie. Din acest punct de vedere trebuie evitate la proiectare așa-zisele « false economii », care pot duce la inevitabile pierderi sau cheltuieli suplimentare, scumpind în total lucrările.

Economicitatea soluțiilor se poate obține și la lucrările edilitare prin considerarea justă a elementelor de bază pentru dimensionare, evitînd exagerări, recurgînd la soluții ingenioase, la aplicarea materialelor potrivite și metodelor de lucru cu maximum de mecanizare.

Ing. Mihai Popescu

ALIMENTAREA CU ENERGIE TERMICĂ ȘI ELECTRICĂ

Posibilitățile de alimentare cu energie termică și electrică constituie unul din factorii principali în sistematizarea orașelor și regiunilor.

Prin extinderea liniilor de înaltă tensiune, îndeosebi de 110 kV, precum și prin realizarea de mari termocentrale, în special cele combinate cu termoficare, s-au mărit mult posibilitățile de alimentare cu căldură și energie electrică a orașelor și regiunilor țării.

S-au creat astfel condiții pentru o puternică industrializare și ridicare a unor regiuni slab dezvoltate din punct de vedere economic.

Analizarea temeinică a posibilităților energetice la întocmirea planurilor de sistematizare teritorială a permis o bună folosire a lor la amplasarea noilor combinate industriale.

Astfel, studiul microregiunii Mediaș—Blaj—Sighișoara a permis justa amplasare a unui combinat de prelucrare a lemnului la Blaj.

De asemenea, planurile de sistematizare regională, care cuprind situația energetică existentă și posibilitățile de dezvoltare, pot constitui instrumente prețioase la o rezolvare justă din punct de vedere tehnico-economic a electrificărilor rurale.

În ceea ce privește sistematizările de orașe, o folosire economică a rețelilor de energie electrică a determinat o limitare a zonei locuite a orașului.

Astfel, la întocmirea studiului preliminar de sistematizare a orașului Sighișoara, amplasamentul pentru noile cartiere muncitorești pentru fabrica de faianță, inițial cerute între fabrică și limita actuală a zonei locuite a orașului, a fost schimbat.

Alteori, costul ridicat al alimentării cu energie electrică a unui cvartal de locuințe nu a putut să constituie un factor care să ducă la schimbarea amplasamentului ales, dar a condiționat edificarea rapidă a cvartalului. Astfel, studiul unui cvartal de locuințe la Bușteni pentru muncitorii fabricii de hîrtie « 7 Noiembrie » prevede că edificarea acestui cvartal nu poate fi începută decît atunci cînd se va putea proceda la o construcție masivă, care să justifice costul relativ ridicat al lucrărilor edilitare.

În cazul orașelor ce se dezvoltă pe lângă marile combinate sau al coloniilor muncitorești ce iau naștere pe lângă noile fabrici amplasate în regiune, problemele energetice trebuie rezolvate ținînd seama de resursele energetice industriale.

Încălzitul majorității clădirilor din Onești, al clădirilor din zona centrală a orașului Hunedoara și al cartierului Lunca Pomostului din Reșița s-a rezolvat prin termoficare de la centralele termoelectrice ale complexelor industriale respective, realizîndu-se astfel importante economii de combustibil.

În cazul noii fabrici de zahăr ce se va construi la Bucecea, regiunea Suceava, colonia muncitorească aferentă a fost amplasată lângă fabrică, fiind posibilă astfel o alimentare economică cu căldură și energie electrică de la instalațiile industriale.

Rezolvarea justă a problemei încălzirii centralizate a cvartalelor de locuințe necesită un studiu tehnico-economic care să țină seama de condițiile specifice locale.

De aceea se caută pe cât posibil evitarea îngropării de conducte pe partea carosabilă a străzii, pentru a evita desfaceri ulterioare de pavaje. În acest scop se rezervă un spațiu verde între trotuar și clădiri.

O astfel de rezolvare a avut loc în cazul cvartalului III din orașul muncitoresc Onești.

*

Cele arătate mai sus și care scot în relief numai unele aspecte caracteristice ce apar în rezolvarea echipării tehnice a teritoriului, dau totuși o măsură a sarcinii complexe ce revine sistematizării, ce are de ales între diferite variante de soluționare, coordonîndu-le în scopul obținerii unor condiții cât mai avantajoase din toate punctele de vedere.

Conlucrarea cu specialiștii proiectanți și executanți de lucrări de echipare tehnică, ca și cu ceilalți participanți la acțiunea de sistematizare, constituie o bază solidă pentru atingerea țelului urmărit, care este realizarea în condiții tehnico-economice cît mai bune a locuințelor, cu respectarea prescripțiilor sanitare, a necesităților de confort și a cerințelor de progres.

Este de urmărit ca acțiunea de reducere a costului la locuințe ca obiecte să fie dublată de preocuparea specialiștilor de a realiza și la lucrările de echipare tehnică a teritoriului, soluții cît mai economice, rezultat la care se poate ajunge prin proiectare judicioasă, prin întrebuintarea de materiale noi și prin introducerea la execuție a unei tehnici înaintate și mecanizate la maximum.

AMENAJAREA STRĂZILOR PENTRU ÎMBUNĂTĂȚIREA CIRCULAȚIEI ȘI A TRANSPORTURILOR ÎN COMUN

Circulația și transporturile constituie factorul dinamic al unui oraș, prin mișcarea pietonilor și vehiculelor de-a lungul rețelei de străzi. Acest factor pune, nu numai probleme de exploatare, întreținere, gospodărie comunală sau disciplină cetățenească, ci și importante probleme de urbanism și arhitectură. Într-adevăr, circulația pietonilor și vehiculelor, și în special transporturile în comun, sînt în strînsă corelație, fiind determinante în alcătuirea rețelei stradale a unei localități. Legătura comodă și directă între diferitele zone ale orașului sau diverse puncte de interes, ținîndu-se seama de condițiile terenului, dă structura caracteristică schemei stradale a localității respective.

Nu numai factorul dinamic este cel care pune importante probleme urbanistice, dar și aspectul opus, staționarea pietonilor, și în special a vehiculelor, în piețe, la încrucișări de artere, lîngă unele edificii sau chiar de-a lungul străzii.

Ar fi greșit să se trateze separat circulația pietonilor de a vehiculelor individuale sau de a mijloacelor de transport în comun, întrucît aceasta ar duce la alegerea unor soluții contradictorii, care ar provoca adevărate puncte de conflict în circulația de pe stradă; ceva mai mult, chiar soluțiile tehnice urbanistice și arhitecturale optime pentru unul din factori pot duce la rezultate total necorespunzătoare sau nerealizabile pentru totalitatea factorilor tratați coordonat.

TRANSPORTUL ÎN COMUN

În afara circulației pietonilor, principala mișcare în oraș se efectuează prin transporturile de persoane, de mărfuri și materiale. Transporturile de mărfuri și materiale cer amenajări cu un caracter special, de care nu ne vom ocupa, limitîndu-ne numai la transporturile de persoane și în special la cele în comun.

Importanța transportului în comun în viața unui oraș este astăzi un fapt de necontestat. Chiar și în orașele în care ponderea vehiculelor individuale este foarte mare, în ultimii ani, transportul în comun recîștigă în importanță. Specialiștii se conving din ce în ce mai mult că rezolvarea transporturilor de persoane în perimetrul central al unui oraș cu mare aglomerație nu se poate face decît prin interzicerea pătrunderii vehiculelor individuale în acest perimetru și prin dezvoltarea aci a mijloacelor de transport în comun. Este suficient să ne gîndim la gradul de ocupare a străzii de către o persoană mergînd pe jos, în turism sau într-un mijloc de transport în

comun, pentru a ne convinge de importanța și avantajele transportului în comun (fig. 1).

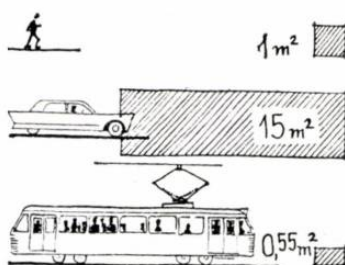


Fig. 1 — Ocuparea străzii de către o persoană: pieton; la volanul unui autoturism; în tramvai.

Transporturile de persoane «la suprafața străzii» sînt asigurate, fie de mijloace de transport legate de străzi, fie urmărind strada sau, cum se spune, «împrumutînd calea». Mijloacele de transport în comun, de bază, sînt: tramvaiul, troleibusul și autobusul. Pentru orașele mari se mai adaugă transporturile rapide independente de străzi și cvartale: căi ferate electrice de deservire locală sau pre-orășenească (pe estacade, în tranșee sau — în exteriorul orașului — de-a lungul drumurilor fig. 2);

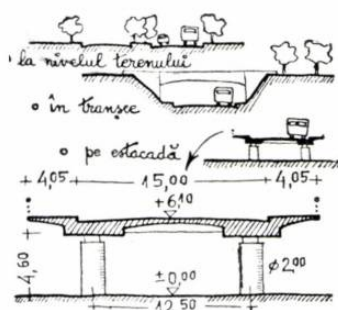


Fig. 2 — Amenajarea unei magistrale: la nivelul terenului; în tranșee; pe estacadă

elicoptere, pentru a lega, în scurt timp, puncte de interes distanțate (aeroport-centru, două localități relativ apropiate, două sau mai multe stații de cale ferată în orașe foarte mari, circuite turistice deasupra unor orașe etc.).

Elicopterele necesită platforme de aterizare care, în mod normal, pot avea 10 000 m² (100 × 100 m), cu anumite spații de siguranță în jur; dacă sînt amenajate pe terasele unor clădiri, suprafața se poate reduce la 3 600 m² (60 × 60 m), fără a mai fi nevoie de spații de siguranță. Condiția principală pentru sistematizarea platformelor de aterizare constă în aceea că accesul la aceste terenuri nu trebuie să fie mai puțin comod decît accesul la gările de cale ferată. O exemplificare concludentă o constituie amplasarea eliportului, în noul plan de sistematizare a

orașului Hunedoara, în apropierea gării și a centrului orașului, ușurînd și legătura cu aeroportul de lîngă Deva. O rețea de eliporturi a fost prevăzută și în planul de sistematizare a Capitalei.

Mijloc de transport în comun poate fi considerat și taxiul care, în afară de stații, poate fi asimilat cu autoturismul, fără însă a elimina dezavantajele ce derivă din gradul de ocupare a străzii.

Ne vom opri ceva mai mult asupra principalelor mijloace de transport în comun utilizate astăzi pe scară largă la noi în țară: tramvaiul, troleibusul și autobusul (fig. 3).

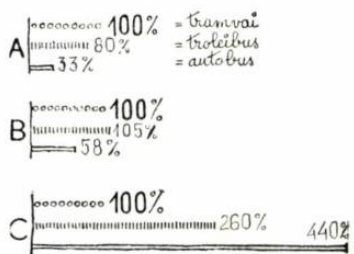


Fig. 3 — Comparatie între tramvai, troleibus și autobus, în ceea ce privește:

A — costul de investiție pentru aceeași capacitate de transport; B — costul de investiție pentru aceeași capacitate de transport, ținîndu-se seama și de amenajarea drumurilor; C — cost de exploatare pentru un călător (după B. B. Veselovski)

Față de necesitățile de trafic mereu crescînde, se caută să se obțină viteze medii de parcurs ale vehiculelor cît mai urcate, fără a depăși anumite limite de viteze-plafon.

În obținerea unor limite ridicate concură, pe lîngă alți factori, atît micșorarea numărului de stații pe parcurs, cît și durata de staționare în acestea.

La transporturile de suprafață, pentru a se obține o viteză de parcurs de 18—20 km/oră, acești factori nu pot depăși anumite cifre stabilite de exploatare, și anume: 3 stații pe kilometru și 10 secunde durata medie de staționare în stațiile curente. Este însă tot atît de adevărat că o defectuoasă organizare a rețelei de transporturi în comun într-un oraș, precum și o amenajare necorespunzătoare a stațiilor, provoacă, în anumite ore, scăderea sub 10 km/oră a vitezei medii de parcurs, cu toate că distanțele între stații arătate mai sus au fost respectate.

În această direcție, o preocupare de seamă trebuie s-o constituie amenajarea stațiilor.

AMPLASAREA ȘI AMENAJAREA STAȚIILOR

O stație corespunzător amplasată oferă un coeficient de siguranță sporit contra accidentelor și înlesnește transbordarea călăto-

rului de la un traseu la celălalt, perpendicular pe primul. Din acest punct de vedere, socotim că, în cazul unor vehicule de transport în comun ce nu au demaraj automat, stația trebuie amplasată imediat înaintea intersecțiilor de străzi; în schimb, în cazul vehiculelor cu demaraj automat și intersecția semnalizată este preferabil ca stația să fie amplasată imediat după încrucișare, ceea ce asigură viteză mai mare și consum de energie mai scăzut. Totodată, o stație situată după încrucișare beneficiază de o independență mai mare față de semnalizarea comandată a circulației, oprirea în stații reducîndu-se la timpul strict necesar.

În ambele cazuri, amplasarea stațiilor trebuie să fie astfel făcută ca să nu împiedice circulația la intersecțiile de străzi și nici să nu reducă cîmpul vizual al conducătorilor celorlalte vehicule. Desigur, soluția cea mai potrivită este determinată de condițiile locale. Din punctul de vedere al asigurării comodității transbordării călătorilor, amplasarea stațiilor din jurul pieței N. Bălcescu din București, de exemplu, ni se pare necorespunzătoare.

Stațiile de transbordare vor fi plasate astfel încît pasagerii să aibă distanțe scurte de parcurs și să poată vedea concomitent sosirea vehiculelor de pe ambele linii. În felul acesta, călătorii pot beneficia, pe traseul comun, de sosirea oricăruia din vehiculele de transport în comun (de exemplu, stația str. Locotenent Lemnea — b-dul Ana Ipătescu din București; fig. 4).

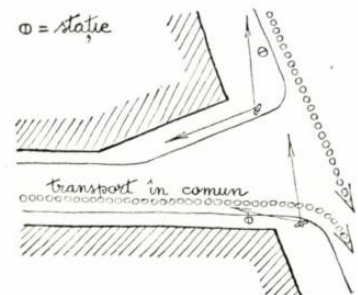


Fig. 4 — Amplasarea favorabilă a stațiilor de transbordare — bună vizibilitate dintr-un singur punct către ambele mijloace de transport (Lt. Lemnea — Ana Ipătescu, București)

La intrarea într-o piață dintr-o stradă laterală sau dintr-o arteră largă este indicat ca stația să fie amplasată în piață, lîngă trotuar, ca de exemplu stația tramvaielor 9 și 17 din piața C. A. Rosetti din București sau stația din apropierea catedralei din Timișoara. În acest caz, călătorii nu sînt nevoiți să părăsească trotuarul, iar circu-

lăția vehiculelor rutiere nu este stinjenită, depășind tramvaiul din stație pe partea stângă.

Pe arterele largi, stația va fi amenajată, în cazul tramvaiului, cu cîte un refugiu de cca. 1,50 m lătime, plasat la cca. 0,50 m de la șină. Refugiul nu trebuie să împietzeze asupra benzii de circulație și este necesar să fie semnalizat în amonte de un semnalizator obișnuit sau de o lumină la bordură. Pe măsură ce timpul de staționare a călătorilor pe refugiu va scădea, se poate adopta sistemul din alte orașe, de a marca stația prin benzi colorate pe îmbrăcăminte străzii (deci fără refugii proeminente).

Cînd lătimea străzii nu permite plasarea unui refugiu, protecția călătorilor se face prin obligarea reglementară a vehiculelor rutiere de a opri în spatele vagonului din stație. În acest caz stația se semnalizează foarte vizibil, pentru a se preveni eventualele accidente.

Pentru liniile de tramvai intens deservite se utilizează stații duble sau triple. Aceste stații, dacă rezolvă mai mult sau mai puțin necesitatea de trafic, au însă o dublă deficiență: îngreunează foarte mult circulația celorlalte vehicule rutiere, strada transformîndu-se într-un culoar strîmt, cu atît mai mult dacă stația e triplă și este calculată pentru vagoane cu una sau două remorci (de exemplu, stațiile de la spitalul Colței și piața Unirii din București); călătorii sînt obligați să fugă de la un cap la altul al stației (care poate ajunge la 60—90 m), neștiind unde se va opri vagonul în care vor să se urce, provocînd busculade și expunîndu-se să fie loviți de autovehicule. În orice caz, stațiile triple trebuie evitate, iar cele duble, utilizate cu discernămint.

Pentru liniile periferice sau extraurbane se pot pune convoaie de cîte 3 vagoane, dar în asemenea cazuri stațiile terminus se pot amenaja cu linii și refugii (sau peroane) largi în paralel, convoaiele trăgînd pe linia direcției ce o deservesc.

Troleibusele și autobusele trebuie să-și facă stațiile la trotuar, deci majoritatea observațiilor de mai sus nu se aplică acestor mijloace de transport în comun, fiind unul din puținele lor avantaje în circulația intensă.

Utilizarea diferitelor tipuri de stații terminus pentru liniile de tramvai a provocat ample discuții pentru găsirea unor soluții care să rezolve favorabil, atît necesitățile tehnice ale exploatării și circulației, cît și aspectul arhitectural al cadrului urbanistic. Stațiile terminus utilizate pentru liniile de tramvai sînt: în buclă — fie într-o piață (în București, tramvaiele 14 și 24 la gara Obor și 17 la lacul Tei), fie în jurul unui cvartal (tramvaiul 5 în jurul bisericii Sf. Gheorghe); în triunghi (la Galați, Iași și Timișoara); cu rebusment (la Sibiu; fig. 5 și 6). Din punct de vedere urbanistic este de recomandat să se utilizeze numai stații terminus în buclă, în jurul unor cvartale sau pe sensul giratoriu din piețe.

În locurile de mare aglomerație și în special în cazul stadioanelor cu peste 10 000 de locuri, amenajarea stațiilor de îmbarcare se tratează în mod special, în funcție de posibilitățile de amenajare a unui singur peron de îmbarcare sau a mai multora, în paralel

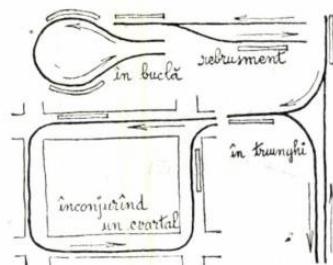


Fig. 5 — Posibilități de amenajare a stațiilor terminus pentru tramvaie

(traije de îmbarcare). Pentru ambele soluții este de examinat și posibilitatea eliberării de către agențiile de vânzare a biletelor — la cererea spectatorului — a unor taloane de călătorie care să elimine taxarea călătorilor în vehicul. Soluția preconizată ar duce la scurtarea timpului de staționare a

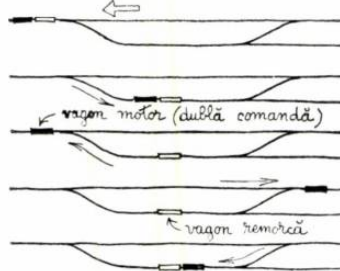


Fig. 6 — Rebusment pentru tramvaie avînd vagon motor și remorcă (Sibiu)

vehiculului la peronul de îmbarcare și la o rapidă descongestionare a stadioanelor. În acest caz, îmbarcarea de pe un singur peron va permite amenajarea acestuia cu culoare din bare rotunde de oțel, cu ajutorul cărora să se stabilească prioritatea pasagerilor ce se prezintă la îmbarcare (fig. 7). Vagoa-

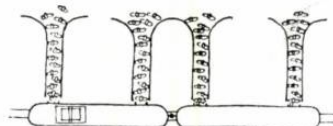


Fig. 7 — Amenajarea unei stații de tramvai cu o singură linie, în fața unui stadion

nele se succed la interval scurt unul după altul, oprindu-se cu ușile în dreptul culoarelor formate din bare. În cazul traijelor de îmbarcare, accesul la peroane se va face prin tunele (cu rampe de mică înclinare), permițîndu-se în felul acesta o mai mare rarefiere a fluxului de călători (fig. 8).

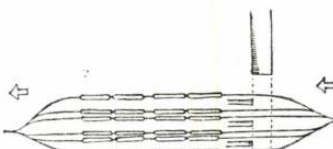


Fig. 8 — Amenajarea unei stații de tramvai cu triaj, în fața unui stadion

Fără îndoială că întreaga circulație a pietonilor, a vehiculelor individuale și a mijloacelor de transport în comun în jurul complexelor sportive nu poate fi rezolvată decît prin tratarea și luarea în considerare a influențelor reciproce dintre ele.

La stațiile de capăt și la stațiile principale de pe traseu este necesar să se prevadă adăposturi contra intemperiilor. Acestea, putînd fi deschise sau închise sub formă de cabine, trebuie să aibă

pereti de sticlă montată în corniere metalice subțiri, pentru a nu stînji privirea de perspectivă a străzii și vizibilitatea conducătorilor de vehicule. Este de preferat ca aceste cabine închise să fie utilizate în special la periferia orașelor, ele apărînd bine contra vînturilor puternice și a crivățului. Adăposturile deschise pot fi utilizate în special la stațiile din centrul orașului, ele fiind simple marchize cantilever sau în consolă (metalice sau de beton armat; fig. 9). Pentru ambele tipuri de

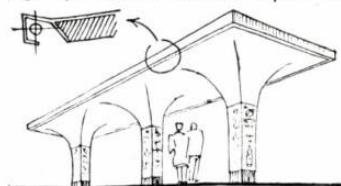


Fig. 9 — Adăpost deschis pentru stațiile principale ale mijloacelor de transport în comun (Viena)

adăposturi, placa acoperișului trebuie să fie cu pante invizibile la nivelul ochiului pietonului. Nu trebuie să se amenajeze în aceste adăposturi cabine de exploatare sau chioșcuri de desfacere, decît numai la stațiile de capăt. Adăposturile astfel amenajate sînt cele mai corespunzătoare din punct de vedere arhitectural.

Cabinele pentru macagii trebuie să fie tratate în același gen; pe liniile cu circulație mai redusă trebuie introduse macaze comandate electric, pentru a se micșora numărul acestor inestetice cabine.

Arhitectul urbanist nu trebuie să neglijeze modul de tratare și a celorlalte chioșcuri, cabine, platforme etc. amplasate pe trotuare, care sînt uneori adevărate paravane ce opresc vizibilitatea conducătorilor de vehicule, încurcî circulația pietonilor și strică aspectul arhitectural al străzii.

SEMNALIZĂRI ȘI PASAJE

La intersecțiile străzilor principale cu marile artere de circulație se amplasează semnalizări optice în trei culori, fie pe stîlpi, la marginea trotuarelor, fie suspendate deasupra intersecției. Din punct de vedere estetic și al siguranței de circulație e recomandabilă numai utilizarea stîlpilor pe trotuare. Semnalizările manuale individuale sînt mai bune pentru circulație decît cele automate (în serie), care reduc traficul străzii cu 10—15%.

Cabinele pentru milițienii care dirijează circulația trebuie amplasate la colțurile străzii, în așa fel încît să nu micșoreze vizibilitatea la încrucișări (fig. 10).

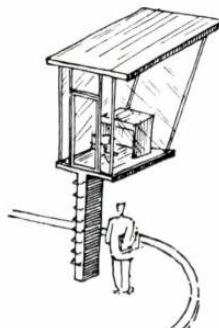


Fig. 10 — Cabină supraînălțată pentru reglementarea circulației, permițînd o bună vizibilitate la încrucișări pentru conducătorii de vehicule și o degajare a trotuarelor la colțuri de stradă (Hannovra)

În punctele cu mare aglomerație de pietoni și vehicule, în cazul unor artere cu lătime mare (peste 20 m parte carosabilă), se recomandă (în etapa actuală) introducerea unor platforme de așteptare pentru pietonii care traver-

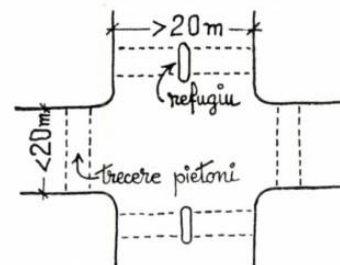


Fig. 11 — Amenajarea unor refugii pentru pietoni la străzi cu partea carosabilă mai lată de 20 m

sează strada (fig. 11). Avantajul acestei soluții constă în aceea că intervalele de schimb ale culorilor semnalizatoarelor se vor putea micșora, permițînd o scurgere mai rapidă a vehiculelor și chiar a pietonilor. Într-o etapă viitoare, în funcție de gradul de creștere a intensității circulației și al economicității investiției, este posibil să apară necesitatea unor pasaje subterane pentru pietoni.

STÎLPI ȘI ARBORI

În legătură cu iluminatul străzilor și cu instalațiile de transport în comun este necesar să se dea o atenție deosebită problemei stîlpilor susținători de cabluri.

Stîlpii prefabricați din beton armat, fie că sînt centrifugați, fie că sînt tip grindă cu zăbrele, sînt inestetici, avînd în unele cazuri dimensiuni prea mari și o culoare gri-vînat necorespunzătoare, atît pe străzile neplantate, cît mai ales pe cele plantate. Se propune o reducere a dimensiunilor (în grosime) și colorarea lor cu pigmenți sau prin stropire.

În orice caz, atît pentru economia de investiție, cît și ca aspect estetic este necesar să se utilizeze stîlpii în folosință comună, atît pentru iluminat, cît și pentru susținerea cablurilor de tramvai, troleibus sau telefon, iar implanțarea lor să se facă perfect vertical.

Pe arterele cu plantații de copaci mari, stîlpii și cablurile liniilor de tramvai și troleibus se vor amplasa astfel ca să nu se distrugă arborii. În general, pe străzile bogat plantate se va evita amplasarea de cabluri aeriene; de exemplu, pe b-dul I. V. Stalin din București, teii din plantațiile de aliniament s-au dezvoltat rău din cauza cablurilor aeriene de telefon.

Plantarea arborilor pe străzi este strîns legată de lătimea trotuarelor. Tulpina trebuie să fie la minimum 0,75—1,00 m distanță de bordura trotuarului, pentru a nu stînji circulația vehiculelor și, la rîndul său, arborele să fie ferit de loviri. De asemenea, trebuie să fie la cca. 5—6 m distanță de fațada clădirilor pentru a permite dezvoltarea normală a coroanței, fără a lua lumina și soarele camerelor de la stradă. Pe de altă parte, suprafața de teren liber din jurul tulpinii trebuie să fie de minimum 2 m², pentru ca arborele să se dezvolte normal.

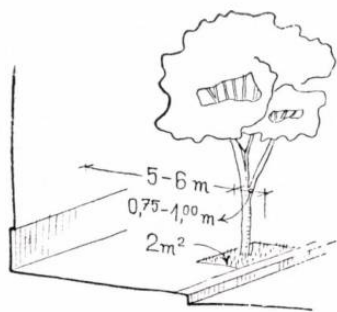


Fig. 12 — Date normale pentru amplasarea unor arbori pe străzi

Respectarea acestor date și alegerea unor specii corespunzătoare vor asigura, în orașele patriei noastre, artere bogat plantate, care să contribuie la înfrumusețarea și ameliorarea climatului lor.

INSTALAȚII ACCESORII

De-a lungul străzilor există o serie de instalații accesorii care pot și ele contribui mult la înfrumusețarea orașelor și la buna deservire a pietonilor.

Pe străzile cu trotuare late se pot amplasa bănci simple sau duble (cu două părți utile), vopsite, fie în culori vii — pe străzile cu intensitate slabă de circulație a vehiculelor — fie în culori neutre — pe străzile cu mare circulație, pentru a nu distragă pe conducătorii de vehicule.

Fântinile pentru băut este bine să fie plasate în afara fluxului de circulație a pietonilor.

Stațiile de reglare a gazelor trebuie amplasate discret, fără a acoperi vitrinele sau elementele decorative ale imobilelor, micșorând lățimea trotuarelor și uneori stricând chiar aspectul clădirilor. Astfel de greșeli s-au făcut și în Capitală, iar remediarea lor necesită cheltuieli suplimentare.

ILUMINATUL STRĂZILOR ȘI RECLAMELE LUMINOASE

Aceste două elemente, judicios folosite, pot fi de cel mai mare ajutor pentru urbanist, deoarece îi dau posibilitatea de a ascunde în timpul nopții punctele inestetice ale unei străzi și de a scoate în evidență aspectele plăcute ochiului.

lui. Tratarea acestei probleme trebuie astfel făcută, încât să ajute la ușurarea circulației, a vizibilității pe timp de noapte a conducătorului de vehicul și a pietonului, scoțându-i în evidență punctele periculoase, încrucișările de mare trafic, însă fără ca aceasta să-l obosească sau să-i distragă atenția. Iluminatul și reclamele nu trebuie să fie obținute prin pete de lumină stridente, ci printr-un flux luminos gradat, bine repartizat în complexul celorlalte amenajări ale străzii.

Este necesar să se studieze repartitia intensității pe baza diagramelor fotometrice (atât în profilul transversal, cât și în cel longitudinal). Luminatul cu tuburi fluorescente este recomandabil atât din punct de vedere economic, cât și igienic.

Pe străzile bogat plantate, cu trotuare largi, în afară de luminarea părții carosabile, preferabil cu lămpi fixe (nu suspendate, care se pot deplasa în bătaia vântului), buna circulație a pietonilor, cât și aspectul străzii câștigă prin luminarea trotuarelor cu lămpi fixe, pe stilpi, sub coroana arborilor, pentru a se evita petele de lumină și jocul de umbre (fig. 13).

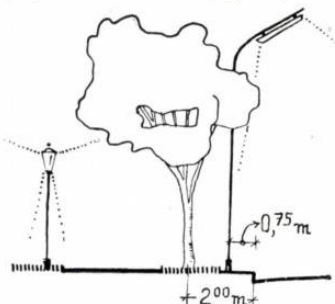


Fig. 13 — Iluminarea străzilor bogat plantate, având trotuare late

Intersecțiile străzilor trebuie să fie marcate printr-o iluminare deosebită, mai intensă, proporțională cu importanța arterelor de circulație. La aceasta ajută și iluminarea printr-o scafă prevăzută în bordura trotuarului, care aruncă un fascicul luminos direct asupra părții carosabile, la cele patru colțuri ale încrucișării (fig. 14).

Față de dezvoltarea reclamelor cu tuburi de neon și a vitrinelor

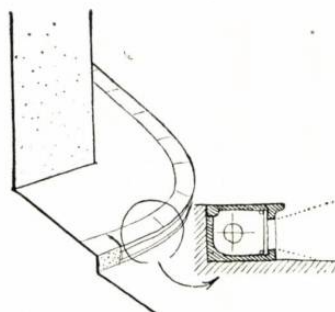


Fig. 14 — Semnalizarea unei încrucișări prin iluminarea părții carosabile cu scafe prevăzute în bordura trotuarului

cu tuburi fluorescente au început să apară o serie de deficiențe, care pot duce la grave accidente de circulație și în orice caz la un aspect estetic nefavorabil al străzii.

Reclamele luminoase colorate trebuie interzise în apropierea încrucișărilor; aici trebuie să fie numai lumină albă, deoarece culorile roșu, verde și galben pot fi luate drept semnalizări luminoase ale intersecției, conducătorii de vehicule fiind induși în eroare.

Panourile sau reclamele intens luminate, de mari suprafețe, formează « întuneric » în spatele lor, orbesc pe conducătorii de vehicule. Același efect îl au și tuburile fluorescente care încadrează vitrinele. O astfel de iluminare a vitrinei îndepărtează și nu atrage pe pieton, acesta fiind « orbit » de intensitatea luminoasă, tuburile trebuind să fie plasate în scafe.

În cadrul iluminatului străzilor, considerăm important să nu se omită iluminarea principalelor edificii publice sau a clădirilor monumentale (fig. 15). Necuprinderea lor în dispozitivul general de iluminare a străzilor lasă în umbră realizări arhitectonice deosebite, dar scoate în evidență vitrinele obișnuite. De exemplu, pe calea Victoriei din București, în timp ce Ateneul R.P.R. și corpul central al Palatului Republicii reprezintă masive zone insuficient luminate, vitrina agenției de voiaj C.F.R. iese în evidență prin iluminarea sa deosebit de puternică. La iluminarea edificiilor publice trebuie să se

urmărească scoaterea în evidență a caracteristicilor arhitecturale ale fațadelor, utilizându-se în acest scop mijloacele tehnice cele mai corespunzătoare (luminat indirect, benzi de tuburi fluorescente, lumini colorate, proiectoare etc.).

Firmele de sticlă, plătute ca efect estetic, trebuie să fie bine executate, pentru a nu deveni un pericol pentru trecători, mai ales în zilele cu vânt puternic.

Un exemplu pozitiv pentru aspectul de zi îl constituie reclamele Direcției difuzării filmelor de pe b-dul N. Bălcescu din București. Din păcate, modul cum sînt luminate noaptea le face să fie date ca exemple negative, de evitat, lumina orbind pe trecători.

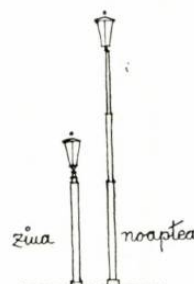


Fig. 15 — Lampadare telescopice, în apropierea unor monumente de arhitectură, pentru a nu depăși cornișa (Paris)

Pentru un aspect estetic al străzii, trebuie interzisă lipirea de anunțuri și de afișe pe stilpi, burlane și pereții caselor. Crearea unor panouri fixe de afișaj, controlate, ar permite și mascarea unor terenuri virane, calcan etc.

*

Sumara enunțare a unora dintre principalele amenajări de pe arterele de circulație ale orașelor, împreună cu unele sugestii de rezolvare, nu epuizează problemele, putînd da naștere la multe discuții și la ridicarea unor altor aspecte care au fost omise.

Numai tratarea complexă a problemelor ridicate de amenajarea străzilor poate duce la soluții tehnice corecte și la obținerea unor rezultate urbanistice valoroase.

CONSTRUCȚIA DE LOCUINȚE ȘI URBANISMUL

(continuare din pag. 34)

construcției orășenești și al construcției de locuințe cu caracter de masă. Lucrările ce se înfăptuiesc astăzi pe șantierele de la Onești și Hunedoara, de la Piatra Neamț și Săvinești, de la Galați și București, de la Orașul Stalin și Tulcea, dovedesc maturitatea noastră crescîndă în cuprinderea sarcinilor atribuite, în lupta împotriva influențelor formaliste și a pozițiilor utopice, a concepțiilor rutiniere și conservatoriste ce ne-au frînat în trecut activitatea. Este important, în această etapă, de a generaliza și aprofunda concepția urbanistică, trecînd de la problemele restrînse ale construcției cvartalelor sau străzilor la abordarea complexă a microraiunilor, a cartierelor și chiar a teritoriului orășenesc considerat în întregime. De asemenea, trebuie să fim tot mai convinși că oportunitatea și eficacitatea unor investiții de locuințe, în ceea ce privește amplasamentul teritorial, nu pot fi totdeauna stabilite în limita unui studiu urbanistic local, fiind necesare adeseori chiar studii tehnico-economice pe plan regional.

Față de cele arătate, consider că ne revine obligația de a contribui fără întârziere la elaborarea unei teorii științifice arhitectural-urbanistice capabile

să orienteze activitatea noastră profesională în plin progres. În condițiile unor necesități ample de organizare complexă a teritoriului, în condițiile progresului uluitor al tehnicii și științei, succesele pe tărîmul practic sînt de neconceput fără sprijinul activ al teoriei, fapt de care trebuie să se sezeze toți cei care se preocupă de pregătirea, calificarea și perfecționarea cadrelor de arhitecți și a altor specialiști necesari rezolvării problemelor urbanistice și ale locuințelor cu caracter de masă.

Abordarea problemei locuinței cu caracter de masă la treapta complexului urbanistic în cadrul orașului socialist constituie un imperativ pentru noi, arhitecți. Considerată ca metodă fundamentală de creație — fie că e vorba de ansambluri noi, fie că e vorba de inserții noi într-un cadru existent — numai printr-o astfel de cuprindere a problemei vom fi în măsură să lichidăm trăsăturile caracteristice orașului format în orînduirea capitalistă și vom fi totodată în măsură să modelăm trăsăturile unui oraș de tip nou, capabil să satisfacă necesitățile materiale și culturale crescînde ale unei societăți socialiste.

Conf. arh. R. Laurian

PREGĂTIREA CADRELOR DE SPECIALIȘTI ÎN URBANISM

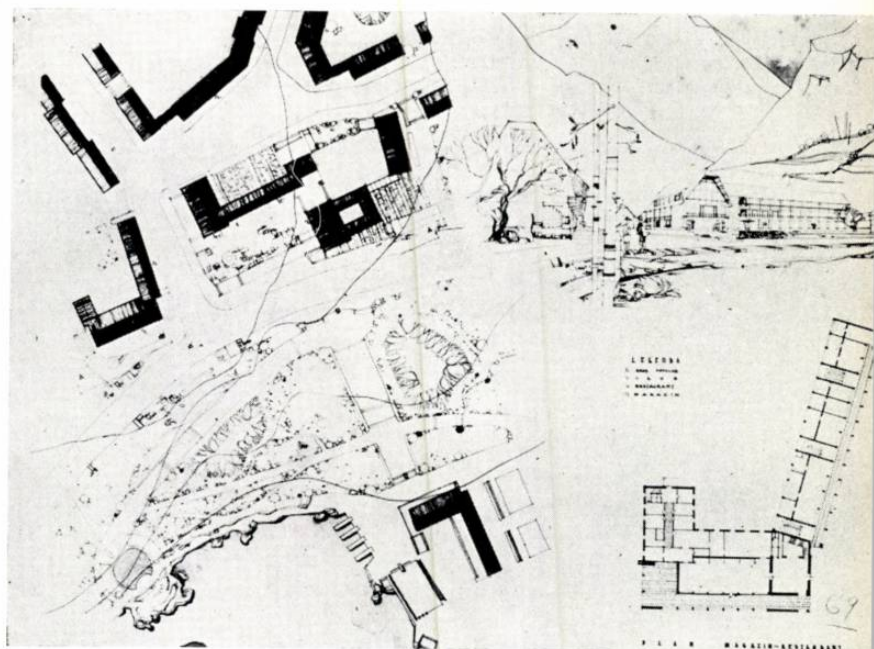
În ultimii 15 ani, legat de transformarea socialistă a țării noastre, problemele de urbanism au cuprins cercuri din ce în ce mai largi. Problemele de urbanism nu mai constituie, ca în regimul trecut, preocuparea limitată și întâmplătoare a unui număr restrîns de profesioniști. Ele au devenit problemă de stat și au fost incluse în mod organizat în profilul unor serii de institute de proiectări centrale și regionale și sînt urmărite de secțiunile de arhitectură și sistematizare (S.A.S.) de pe lîngă sfaturile populare, care aplică propunerile de sistematizare a orașelor întocmite de colective complexe de proiectare. În cadrul comisiilor de avizare, în fața organelor de stat competente sau la Uniunea Arhitecților, cu ocazia analizei proiectelor de sistematizare a orașelor, se dezbate cu viu interes problemele de urbanism.

Importanța mereu crescîndă a urbanismului este o consecință firească a succeselor obținute pe toate fronturile construcției socialiste. Avîntul general economic face astăzi posibilă ridicarea neîncetată a nivelului de trai material și cultural al oamenilor muncii. În această măreață operă, o sarcină deosebită îi revine sectorului de construcții. Orașele noastre se înfrumusețază, construcții noi le schimbă aspectul, lucrări cu un volum din ce în ce mai mare se ridică într-un ritm rapid, se creează ansambluri care oglindesc marea operă de construire a socialismului. În astfel de condiții, numărul și calitatea specialiștilor în urbanism — care, prin lucrările lor, trebuie să stăpînească de pe o poziție științifică dezvoltarea și transformarea orașelor noastre — prezintă un interes deosebit.

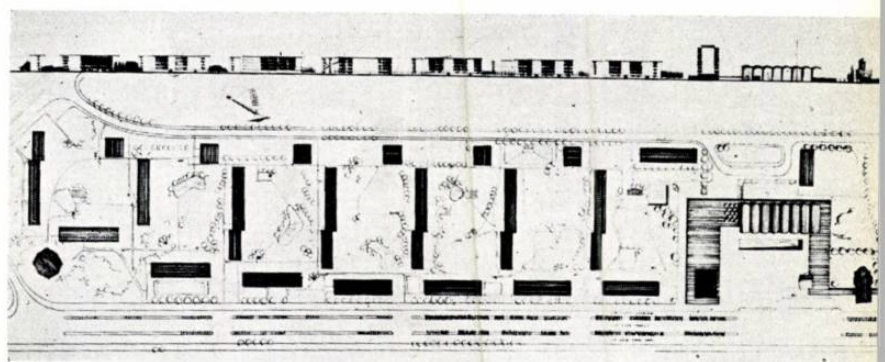
Faptul că ne preocupăm de «urbanism», faptul că sîntem solicitați să rezolvăm probleme de urbanism și le rezolvăm, nu înseamnă însă că avem și cadre suficiente cu competență corespunzătoare necesare realizării volumului mare al construcțiilor. Amploarea din ce în ce mai mare a lucrărilor de transformare a orașelor, problemele multiple care apar datorită exigențelor mereu sporite și procesului de transformare a vieții în cadrul centrelor populate ne pun mereu în fața unor noi situații, care prezintă aspecte foarte variate și complexe. Astăzi nu mai putem rezolva, ca predecesorii noștri, problemele orașului numai pe baza unor cunoștințe generale și tradiționale, numai sprijinindu-ne pe bunul simț sau imitînd, uneori fără suficient discernămint, soluționări realizate în alte țări și care de multe ori nu corespund situațiilor concrete din țara noastră. De la faza «urbanismului empiric» trebuie să trecem la faza «urbanismului științific» creator, fundamentat pe o cunoaștere aprofundată a legilor de dezvoltare a orașelor aplicate la situațiile noastre. Aceasta implică însă o largă mișcare teoretico-științifică, o atentă analiză a experienței proprii, din care să deducem premisele urbanismului specific vieții noastre, corespunzător aspectelor pe care le prezintă orașele noastre, cu problemele lor particulare. Pentru aceasta ne trebuie însă cadre noi, bine pregătite, o permanentă creștere a nivelului științific al vechilor cadre și o susținută mișcare științifică în jurul problemelor de urbanism. Va trebui să trecem la formarea organizată și complexă a cadrelor de specialiști.

Înainte de reforma învățămîntului superior din 1948, urbanismul, sub formă de noțiuni generale, însoțit de unele exerciții practice și de mici proiecte, se preda la facultățile de arhitectură și construcții din București. Există de asemenea, tot în București, un curs teoretic de urbanism la Institutul de științe administrative, pentru uzul viitorilor funcționari comunal și la Liceul de construcții civile și edilitare, care promova cadre medii tehnice de arhitectură. Învățămîntul de urbanism avea pînă atunci mai mult un caracter de curs de cultură generală și era izolat de celelalte forme de învățămînt, fiind considerat ca o materie în sine. După reforma învățămîntului superior, predarea urbanismului a fost axată pe baze mai concrete, urmărindu-se formarea de cadre care să poată fi utilizate cu folos în producție; s-a urmărit o mai strînsă legătură cu practica și s-a obținut o oarecare corelație cu celelalte discipline. În această perioadă s-a dat o mai mare dezvoltare învățămîntului de urbanism la Facultatea de arhitectură — devenită în 1952 Institut de arhitectură. Paralel, sub diverse forme (conferințe, prelegeri, discuții de creație), în cadrul U.A. s-a urmărit informarea și ridicarea nivelului de cunoștințe al vechilor cadre în problemele de urbanism. A fost un început promițător, care însă nu a fost dus consecvent pînă la capăt.

Pregătirea cadrelor de specialiști în urbanism nu și-a găsit stabilitatea nici la noi, nici în alte țări. Aceasta se datorește în mare parte faptului că există poziții diferite în ceea ce privește profilul pe care trebuie să-l aibă urbanistul: dacă urbanistul trebuie să aibă o formație specială sau unul ori unii dintre

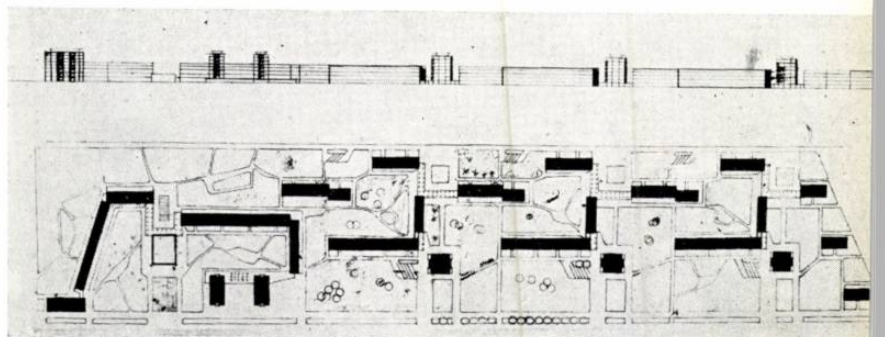


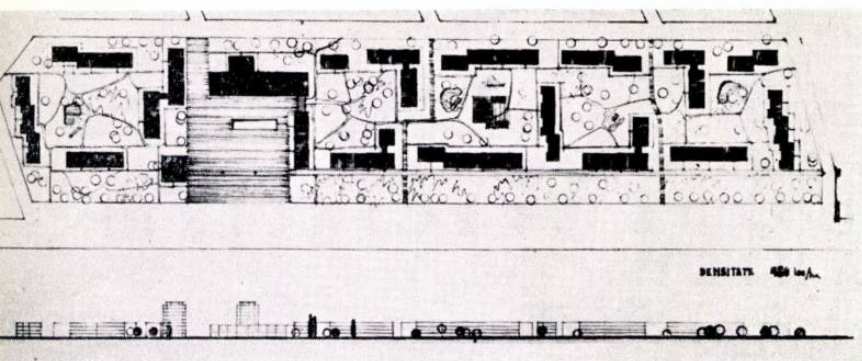
Sistematizarea centrului orașului Ceahlău de 7500 locuitori
Institutul de arhitectură «Ion Mincu». Proiect de an, student Olteanu Toma
Atelier de arhitectură prof. arh. O. Doicescu (1957—1958)



Ansamblu de locuințe pe calea Grivitei București
Proiect de an, student Constantinescu Horia
Atelier de arhitectură prof. arh. H. Maicu (1958—1959)

Ansamblu de locuințe pe calea Grivitei București
Proiect de an, student Ciurea Opreșan
Atelier de arhitectură conf. arh. M. Alifanti (1958—1959)

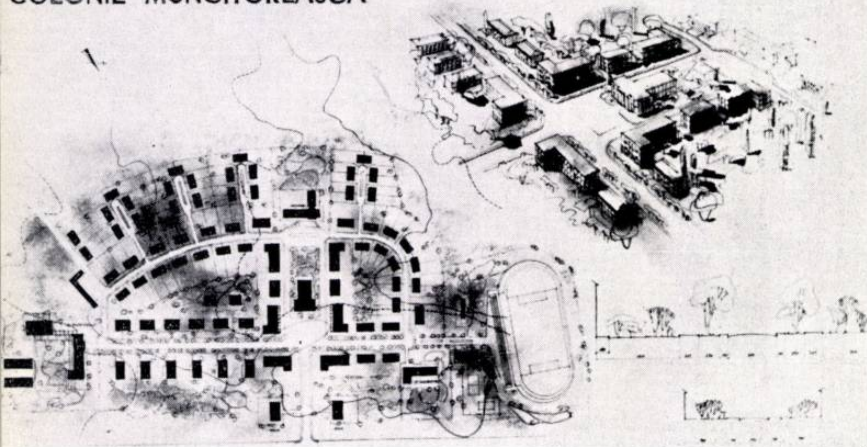




Ansamblu de locuințe pe calea Griviței București
Proiect de an, studenta Banu Ruxandra
Atelier de arhitectură prof. arh. O. Doicescu (1958—1959)



COLONIE MUNCITOREASCA



O colonie muncitorească
Proiect de an, studenta Capătă Lidia
Atelier de urbanism prof. arh. G. Gusti (1957—1958)



O colonie muncitorească
Proiect de an, student Nițu Sever
Atelier de urbanism conf. arh. R. Laurian (1957—1958)

O colonie muncitorească de 1000 locuitori
Proiect de an, student Iordan Iulius
Atelier de urbanism conf. arh. R. Laurian (1957—1958)



profesioniștii chemați să conlucreze la elaborarea proiectelor de sistematizare a orașelor și satelor, a întregului teritoriu, trebuie să fie specializați în urbanism; aceștia din urmă trebuie să primească cunoștințele necesare paralel cu profesiunea lor de bază sau trebuie să se specializeze după formarea lor, adică pe baza unui învățământ superior de gradul II, sau numai pe baza unei lungi și vaste experiențe?

Studiul problemelor de urbanism necesită o muncă de echipă în care sînt antrenați arhitecți, ingineri, economiști, topografi, sociologi, geografi etc. Cui revine sarcina să conducă această echipă? Calitatea urbanismului nu rezultă din rapoarte și cifre și nici din ședințe de discuții, ci din proiecte și din realizarea lor în spațiu. În toate țările s-a ajuns la concluzia — și Congresul al V-lea al U.I.A. de la Moscova din iunie 1958 a confirmat — că arhitectul este acela « care posedă cunoștințe largi și variate, simțul coordonării și viziunea armoniei în spațiu și în timp » și că astfel este chemat să coordoneze aceste lucrări. Dar aceasta înseamnă că el trebuie să aibă pregătirea corespunzătoare și că toți colaboratorii lui trebuie să fie bine pregătiți pentru a face față sarcinilor ce le revin. Pe de altă parte aplicarea proiectelor de urbanism depinde în mare măsură de diferite organe locale, în cadrul cărora trebuie să existe specialiști cu nivelul corespunzător de înțelegere a acestor probleme, suficient de pregătiți pentru a discerne, a alege și a aplica propunerile care corespund cât mai complet condițiilor specifice locale. În fine, în problemele de planificare națională legate de sistematizarea teritoriului (sistematizări microregionale, regionale și chiar ale întregului teritoriu național), unde economiștii au un cuvînt hotărîtor, trebuie să existe o înțelegere deplină între aceștia și tehnicienii de sistematizare.

Dacă marea majoritate a specialiștilor au ajuns la acest punct de vedere, formulele pentru crearea condițiilor care să facă față acestor sarcini multiple și diverse sînt destul de diferite și de cele mai multe ori contradictorii.

În U.R.S.S., la Institutul de arhitectură din Moscova, după trei ani de studii comune, studenții se despart pe specialități în facultăți distincte, o parte din ei urmînd timp de doi ani (plus un an pentru diplomă) specializarea în urbanism; la Facultatea de arhitectură din Leningrad se formează cadre cu o pregătire unică și cu serioase cunoștințe de urbanism; la Institutul de construcții din Moscova există o secție de construcția și gospodăria orașelor, care formează ingineri specializați în problemele de construcția orașelor; aspirantura — învățământ de gradul II pe lîngă institutelor de învățământ superior și institutelor de cercetări științifice — formează în fiecare an specialiști în urbanism.

La noi în țară, în Școala tehnică de arhitectură din București se pregătesc — ca de altfel și în U.R.S.S. și în țările de democrație populară — cadre medii care primesc și cunoștințe despre urbanism. În această școală se predau cursuri de urbanism și de edilitate și se execută cîteva lucrări practice. Formarea acestor ajutoare, utile și în colectivele de proiectare de sistematizare a orașelor și satelor, corespunde, în general, necesităților producției. Este însă de remarcat că studiile de compoziție (cvartale, scuaruri) pe care le fac elevii acestei școli pot crea confuzii și pretenții nejustificate unor cadre care cu greu vor putea rezolva astfel de studii în producție, ele fiind mai degrabă chemate să concretizeze concepțiile urbanistice realizate de cadre cu o pregătire superioară. Sigur că ar fi mai util dacă în locul acestor compoziții, elevii acestei școli ar face mai multe și mai dezvoltate exerciții cu caracter tehnico-economic, s-ar exersa în reprezentarea diferită a planurilor de sistematizare și ar căpăta cunoștințe mai temeinice și practica necesară pentru realizarea în bune condiții a documentării urbanistice.

Anul acesta a fost înființată la Tîrgu-Mureș o școală cu un profil asemănător cu cea din București.

La Institutul de arhitectură « Ion Mincu » se predă în anii IV și V cursul de teoria urbanismului în care sînt incluse noțiuni de lucrări edilitare și de peisagistică, parcuri și grădini. Noțiunile teoretice predate la curs sînt verificate prin lucrări practice (cartarea pantelor, sistematizarea verticală etc.) și prin unele exerciții în vederea pregătirii studenților pentru întocmirea a două proiecte de urbanism. Se predau de asemenea, în anul IV, noțiuni generale de sistematizări rurale, în cadrul cursului de arhitectură agricolă, iar în anul VI, un curs de proiectare complexă.

Cursurile de urbanism sînt strîns legate de practică, teoriile expuse sînt axate pe realizările din țara noastră și pe problemele actuale din producție; se pune un accent deosebit, în special în ultimul timp, pe căile care duc la realizarea de economii prin proiectare și execuție. Se fac vizite comentate la noile ansambluri realizate în București și la expozițiile de urbanism.

Aplicațiile practice de urbanism se rezolvau pînă acum doi ani exclusiv de către colectivul disciplinei. Studenții, obișnuiți pînă la întocmirea proiectelor de urbanism să privească și să studieze izolat lucrările de arhitectură, aveau dificultăți serioase în abordarea complexă a problemelor legate de proiectarea orașelor. Trecerea de la studiul obiectului la studiul orașului se făcea prea direct și fără o adîncire prealabilă a diverselor forme intermediare: încadrarea obiectului în ansamblu, ținîndu-se seama de cadrul natural și arhitectural existent, gruparea de construcții identice, apoi combinate cu unele elemente de valoare diferită, ansambluri de mărimi și situații diferite etc. Este drept că în această perioadă — cu ocazia judecării proiectelor de urba-

nism, ținându-se seama și de transformările din producție, unde proiectarea de arhitectură și cea de urbanism nu mai erau privite ca acțiuni separate — a apărut din ce în ce mai evident necesitatea unei colaborări mai strânse între catedre și necesitatea aprofundării multilaterale, gradate pe dificultăți, a problemelor de urbanism. Paralel erau analizate și dezbătute diversele poziții legate de rezolvarea ansamblurilor, se lămurau o serie de aspecte care frământau proiectarea, aducându-se indirect un aport pozitiv în problemele de producție. Au fost astfel înlăturate unele poziții estetizante sau contemplative, au fost lămurite unele probleme legate de caracterul pe care ar trebui să-l aibă ansamblurile noi realizate în diferite orașe din țara noastră, au fost dezbătute diverse probleme funcționale și economice ale urbanismului. S-a ajuns astfel cu timpul, și nu fără greutate, să se obțină o mai mare omogenitate de păreri în cadrul juriilor de judecată, să se adopte un vocabular comun și o poziție mai realistă, ceea ce a permis, în etape succesive, să se aducă unele îmbunătățiri în învățămîntul practic de urbanism din Institutul de arhitectură. Astfel, pe baza unei strînse colaborări între catedra de proiectare de arhitectură și cea de teoria arhitecturii și urbanismului, făcîndu-se judecăți parțiale pe parcursul studiului, s-au executat proiectele pentru piețele orașelor Sulina și Ceahlău (care au făcut obiectul participării studenților noștri la concursul de emulație dintre studenții școlilor de arhitectură din întreaga lume, organizat cu ocazia celui de al V-lea Congres al U.I.A. de la Moscova) și s-a trecut, în cadrul atelierelor de arhitectură, la studiul unor ansambluri de locuințe care preced proiectele de urbanism.

Începînd din acest an, în mod succesiv, gradat pe probleme și pe dificultatea soluționării, elementele studiate în atelierelor de arhitectură folosesc terenuri reale, se subordonează unor condiții concrete și variate, se integrează în studiul de ansamblu, pornind de la așezarea unei construcții pe un lot, trecînd printr-o grupare de locuințe și ajungînd, în cadrul atelierelor de urbanism, la sistematizarea de ansamblu și de detaliu a orașelor, iar în cadrul proiectelor de diplomă se studiază, pentru toate subiectele abordate, probleme corespunzătoare de urbanism.

Totodată, în ultimii ani, proiectele de urbanism au un caracter mai puțin formal și urmăresc mai îndeaproape problemele funcționale concomitent cu cea a realizării unei ambianțe corespunzătoare cartierului de locuit. Se dă o atenție deosebită indicilor tehnico-economici, dar există încă unele soluționări care denotă o insuficientă utilizare a teritoriului sau o lipsă de încadrare în caracterul local; astfel, unele dispoziții adecvate pentru magistralele unor orașe mari se aplică fără suficient discernămint la alte tipuri de orașe (proiectele pentru orașele București și Craiova).

Trebuie însă semnalat că durata rezervată unui proiect de urbanism (cca 4 săptămîni) este cu totul insuficientă pentru abordarea complexă și adîncită a studiilor respective.

În viitor, în vederea adîncirii și studierii multilaterale a problemelor de urbanism, s-ar putea extinde studiile de rezolvare a unor ansambluri, s-ar putea trece la executarea de corecturi colective (arhitectură-urbanism) — formulă utilizată în școala sovietică — și s-ar putea executa proiecte pe faze, care, pornind de la studiul de oraș, să ajungă la studiul de obiecte de arhitectură. Studenții și-ar da astfel mai bine seama cum obiectul de arhitectură — cu rezolvările lui funcționale, economice și plastice — poate influența caracteristicile elementelor urbane (strada, piața), și invers, cum soluționările de arhitectură sînt condiționate de respectarea regulilor de urbanism.

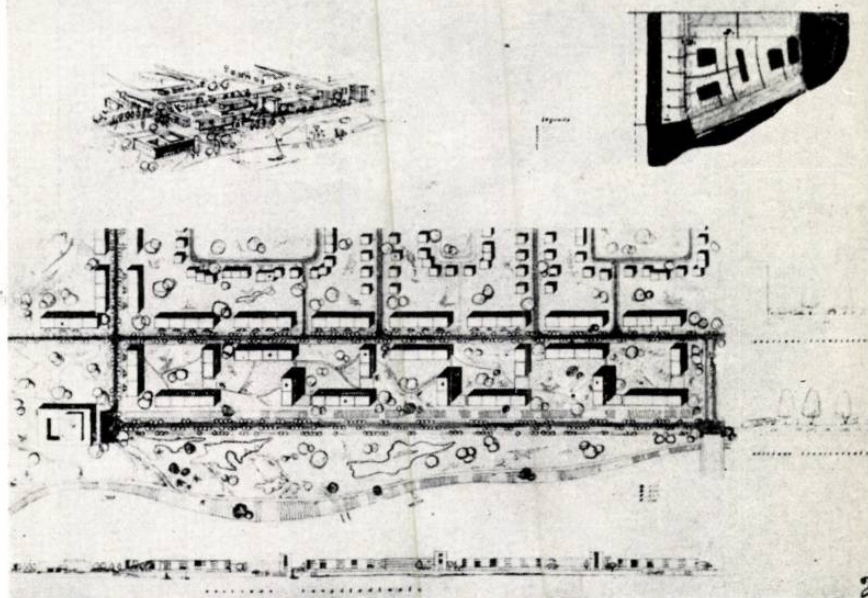
Avem nevoie de cadre specializate în urbanism pentru a răspunde necesităților de proiectare a orașelor, a satelor și ansamblurilor agricole, pentru a încadra S.A.S. din sfaturile populare, pentru a dezvolta cercetările științifice în domeniul urbanismului, pentru a organiza institute de proiectare profilate în vederea întocmirii studiilor de sistematizare regională, a căror lipsă se face din ce în ce mai simțită (astfel de institute există în R. Cehoslovacă și R. P. Polonă și sînt în curs de formare în Uniunea Sovietică).

Pentru a face față acestor necesități de cadre specializate în urbanism și pentru o cît mai complexă și temeinică pregătire a acestor cadre ar fi necesar ca în cadrul Institutului de arhitectură « Ion Mincu » să se dea o atenție mereu sporită legării învățămîntului de urbanism de problemele practice ale producției.

De asemenea ar fi bine ca și în alte institute — în cadrul cărora se pregătesc cadre de ingineri constructori, hidrotehnicieni, economiști etc. — să se predea în măsura necesară, unele noțiuni de urbanism care să permită viitorilor specialiști cunoașterea acestor probleme și rezolvarea lor cu succes în activitatea practică.

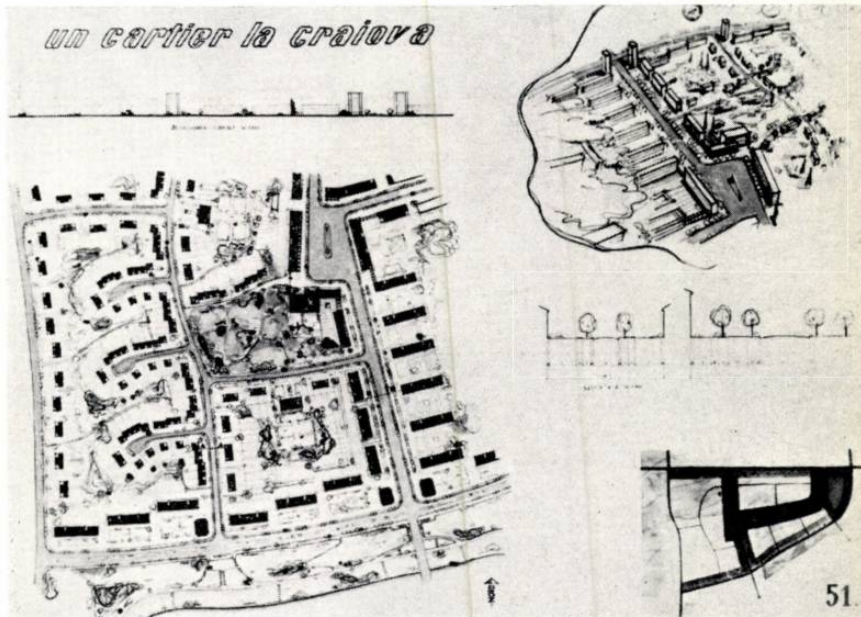
Viitoarele cadre de urbanști au un rol de seamă în marea operă de construire a socialismului în țara noastră; de aceea sarcina pregătirii lor multilaterale este o sarcină de cinste și răspundere pentru institutele noastre de învățămînt, care depun și vor depune toate eforturile pentru perfecționarea continuă a metodelor de studiu, pentru pregătirea unor specialiști de calificare superioară.

cartier la craiova



Cartier de locuințe la Craiova. Detaliu
Proiect de an, studenta Luvish Mady
Atelier de urbanism prof. arh. G. Gusti (1957—1958)

un cartier la craiova



Cartier de locuințe la Craiova
Proiect de an, student Popescu Cristian
Atelier de urbanism conf. arh. R. Laurian (1957—1958)

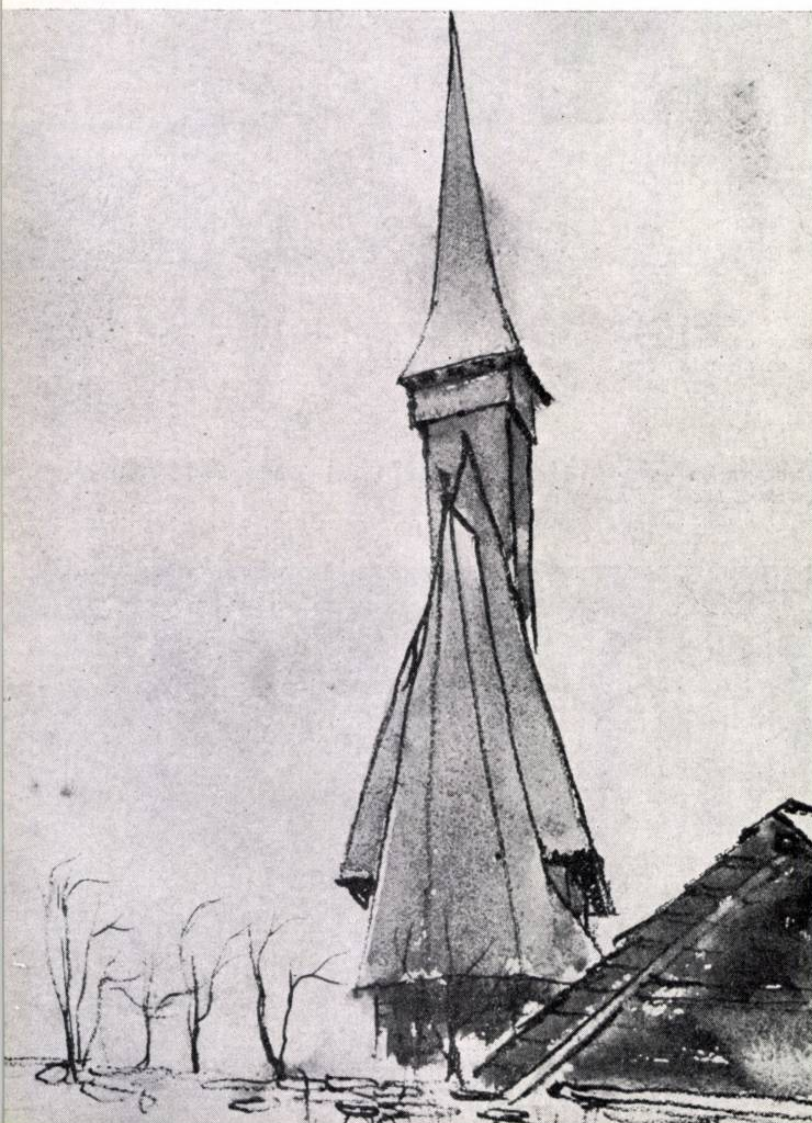
Cartarea pantelor — exercițiu întocmit în Școala tehnică de arhitectură
de elevul Niculescu Mihail
Atelier prof. arh. Georgeta Chițulescu



LUCRĂRI PREMIATE LA EXPOZIȚIA
DE ACUARELE, DESENE ȘI FOTOGRAFII
EXECUTATE DE ARHITECTI ÎN ANUL 1958

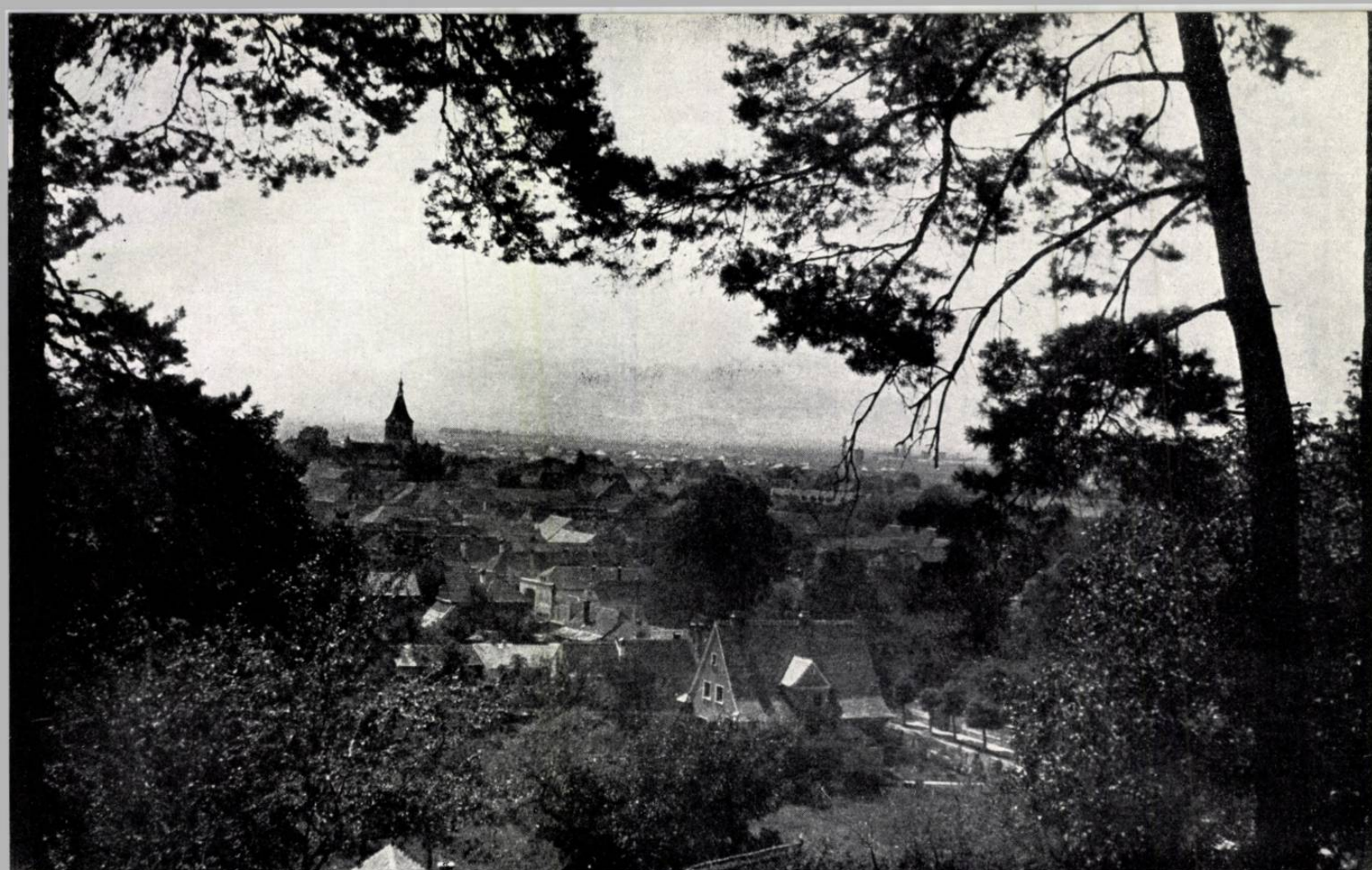


1



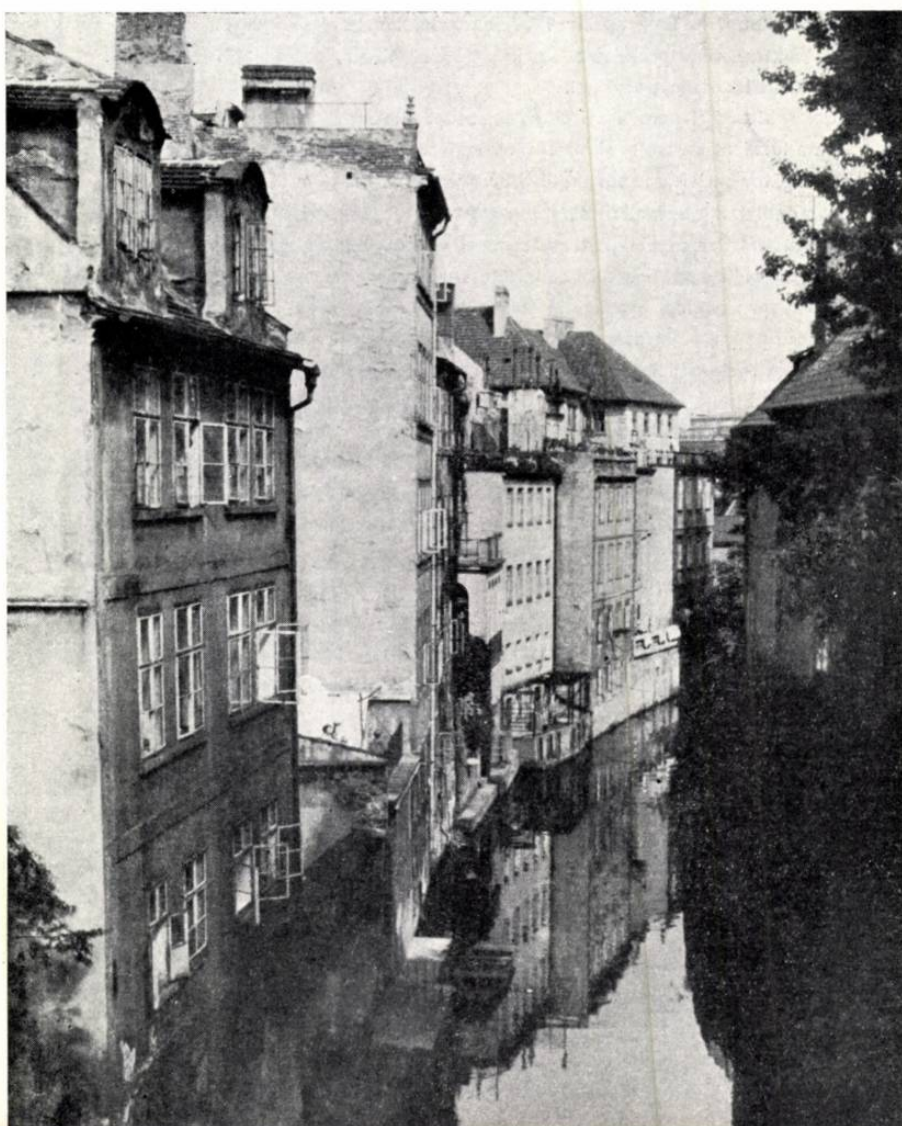
2 3





4

5



- 1 — Sighișoara — Premiul al II-lea. Acuarelă, arh. Radu Cosma
- 2 — Ieud — Maramureș — Premiul al II-lea. Acuarelă, arh. Dorin Gheorghe
- 3 — Calea Victoriei — Mențiunea a IV-a. Desen acuarelă, arh. Julian Nănescu
- 4 — Rîșnov — Vedere — Premiul al II-lea. Foto, arh. Marcel Melicson
- 5 — Praga — Oglindire — Premiul al II-lea. Foto, arh. Dumitru Papaconstantin

EXPOZIȚIA INTERNAȚIONALĂ «CONSTRUCȚIA ȘI RECONSTRUCȚIA ORAȘELOR ÎN PERIOADA 1945—1957»

În cadrul lucrărilor Congresului al V-lea al U.I.A. desfășurat la Moscova în iulie 1958, Secția națională sovietică a U.I.A., în calitate sa de organizatoare, a pus la îndemina participanților două prețioase categorii de documente grafice referitoare la « Construcția și reconstrucția orașelor în perioada 1945—1957 ». O primă categorie de documente a constat din publicații și lucrări tipărite, dintre care cele mai importante au fost mapa cuprinzând cele 12 rapoarte prezentate în cadrul Congresului, precum și lucrarea — compusă din 3 volume — alcătuită pe baza rezultatelor anchetei U.I.A. și a datelor furnizate de secțiile naționale. O a doua categorie de documente a constat din proiecte și fotografii prezentate în cadrul expoziției deschise în Sala de sporturi a Universității « Lomonosov » din Moscova, expoziție ilustrând activitatea postbelică de construcție orășenească din numeroase țări ale lumii.

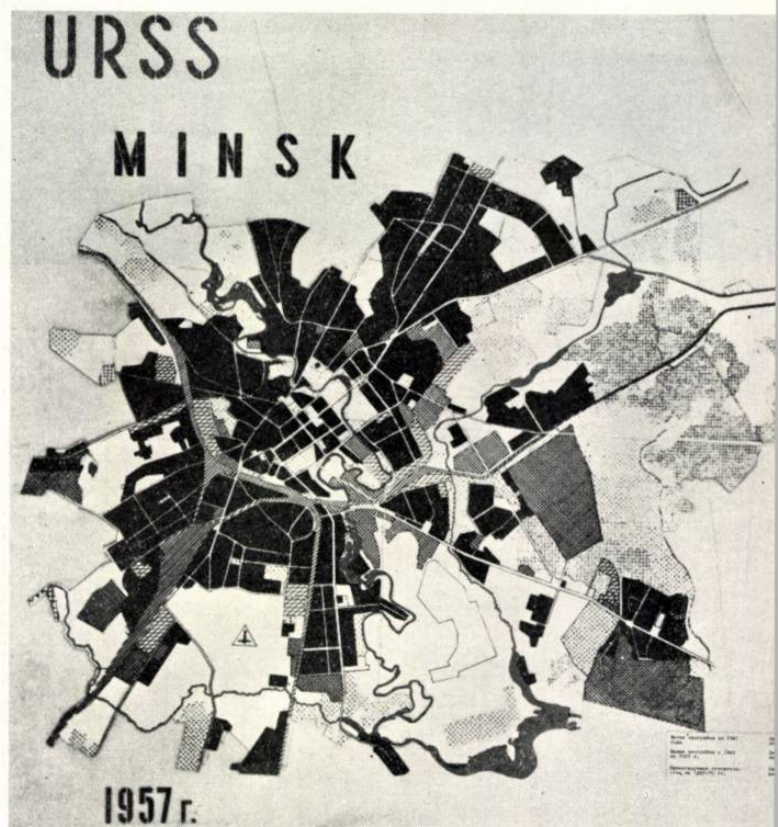
Dacă lucrările tipărite au putut să ajungă cu relativă ușurință la îndemina celor interesați, spre consultare și studiu, expoziția — pentru a-și atinge scopul — a căpătat un caracter itinerant, urmînd a fi prezentată în toate țările participante. În luna aprilie 1959, materialul acestei expoziții a sosit și în țara noastră, fiind prezentat — prin grija Uniunii Arhitecților din R.P.R. — în sala « Dalles » din București.

Pentru arhitecți și pentru cei ce se preocupă de problemele urbanistice, expoziția a furnizat un bogat și interesant subiect de analiză și discuții, oglindind convingător activitatea susținută și progresele realizate în acest domeniu pe plan mondial. Materialul ilustrativ expus sugerează posibilitățile uriașe de creație urbanistică capabile a transforma și a moderniza așezările omenești și care ar putea fi amplificate în condițiile concentrării tuturor inițiativelor și energiilor spre scopuri pașnice, în condițiile menținerii păcii și colaborării rodnice între popoare. În acest sens, expoziția a constituit un factor pozitiv de cunoaștere reciprocă între arhitecții din toată lumea, un larg și eficient schimb de experiență ce va contribui la progresul mișcării urbanistice.

Diversitatea problemelor expuse este de subliniat: de la preocuparea pentru reconstrucția orașelor pustiite de cataclismul ultimului război — Stalin-grad, Minsk, Varșovia, Le Havre, Coventry, Galați, Dresda — pînă la studiile experimentale și realizările orașelor noi — Angarsk, Zaporoje, Novaia Kahovka, Nowa Hutta, Stalinvaros, Harlow; de la cuprinderea problemelor complexe ridicate de sistematizarea marilor orașe-metropolă — Moscova, Londra, Amsterdam, București — la amenajarea și remodelarea așezărilor vechi istorice — Kiev, Leningrad, Praga, Verona; de la abordarea și încercările de rezolvare a complicatelor aspecte ale circulației și transportului urban intens ce apar în orașele Statelor Unite ale Americii și pînă la încercările arhitecților chileni și spanioli de a reinvia un stil original național în micile localități semirurale. Toate aceste materiale constituie un bogat aport de experiență, o interesantă confruntare a concepțiilor urbanistice determinate de sisteme sociale, dezvoltări economice și situații geografice deosebite.

În mod pregnant apar din expoziție imensele posibilități deschise urbanismului în U.R.S.S. și în celelalte țări socialiste și marile realizări obținute în aceste țări în reconstrucția rapidă a orașelor pustiite de război și în sistematizarea și restructurarea vechilor orașe.

Prezentăm cîteva din planșele expuse în această expoziție, ilustrînd unele aspecte ale urbanismului contemporan.



U. R. S. S.

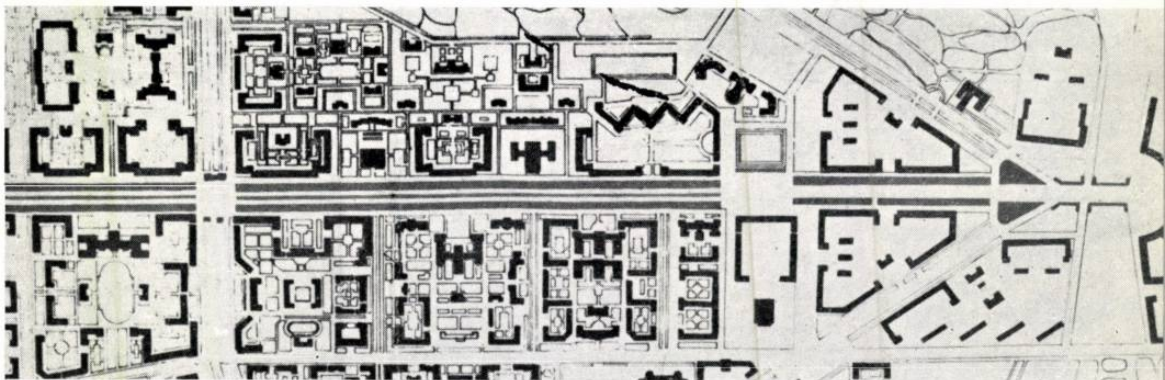
4



5



6



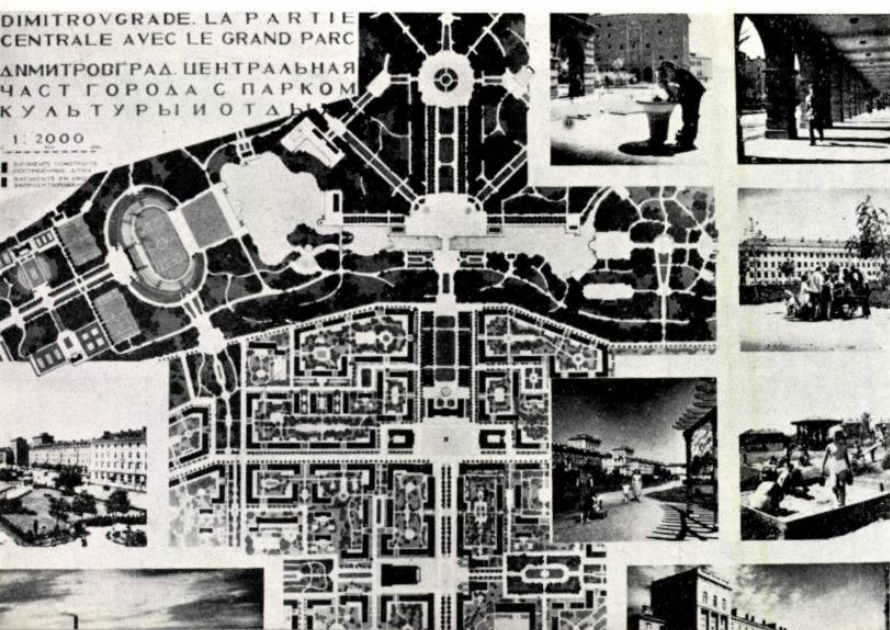
- 1— U.R.S.S.— Moscova — Vederi din cartierul Noviei Cereomuski
- 2— Minsk — Plan de sistematizare a oraşului, etapa 1957
- 3— Minsk — Plan de sistematizare a oraşului, etapa 1970
- 4— Moscova — Vedere asupra prospectului Leninski
- 5— Moscova — Planul prospectului Leningradski
- 6— Moscova — Planul prospectului Leninski
- 7— R.P. Bulgaria — Dimitrovgrad — Plan de situaţie al zonei centrale împreună cu parcul oraşului.
- 8— Dimitrovgrad — Plan general al oraşului şi vederi din oraş

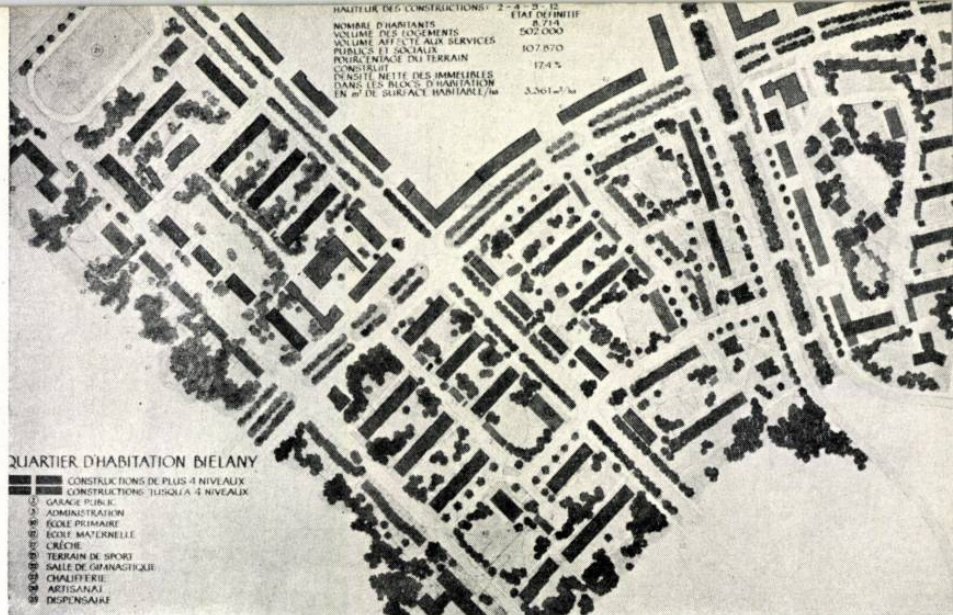
R. P. Bulgaria

8



7



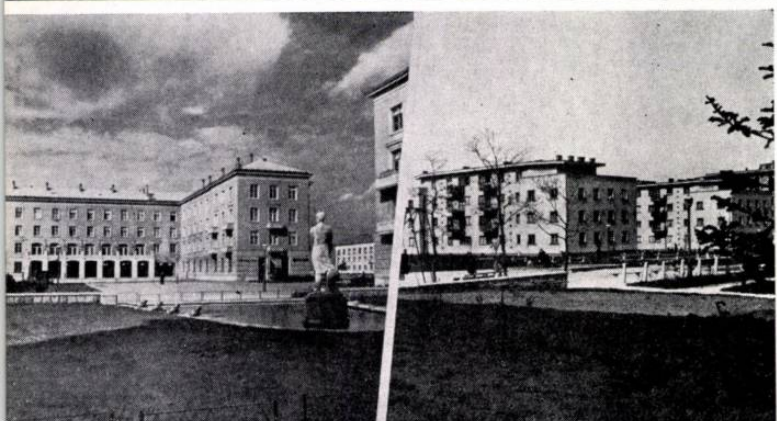
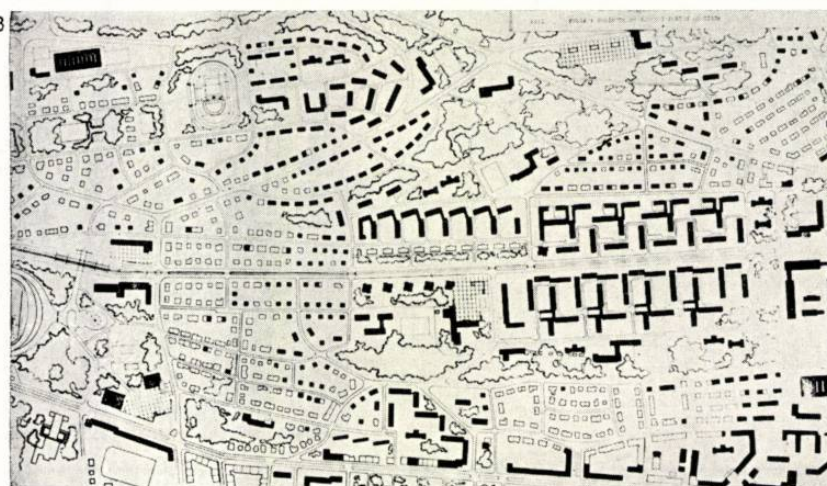
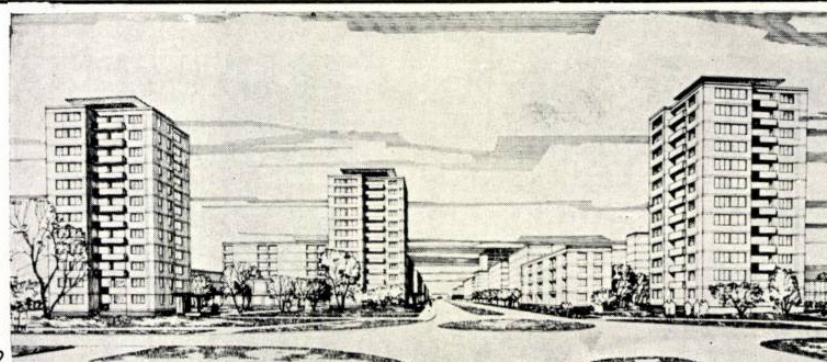


R. P. Polonă

- 1—Varşovia—Vedere aeriană a oraşului reconstruit.
2—Varşovia—Cartierul de locuinţe Bielany

R. Cehoslovacă

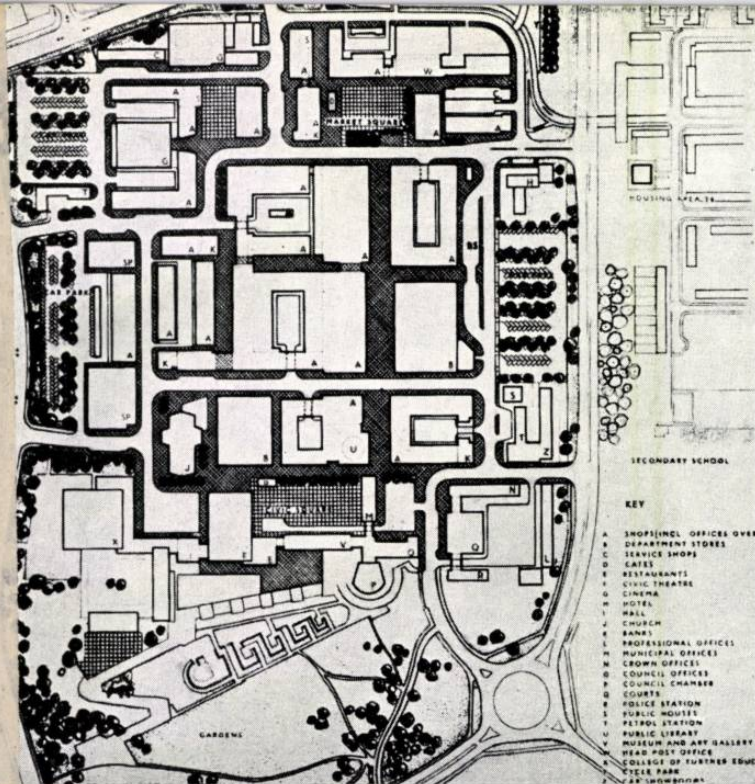
- 1—Praga—Macheta unui cartier nou de locuinţe
2—Praga—Perspectivă din cartierul de locuinţe nou proiectat
3—Praga—Planul unui cartier nou de locuinţe



P. P. Ungară

- 1—Stalinvaros—Vederi din oraş
2—Varpalota—Vedere aeriană a machetei oraşului sistematizat

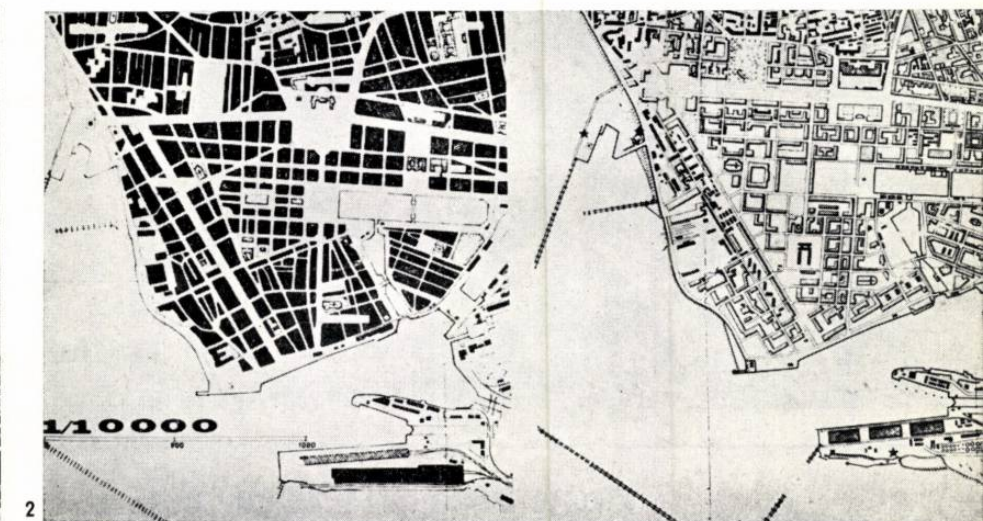
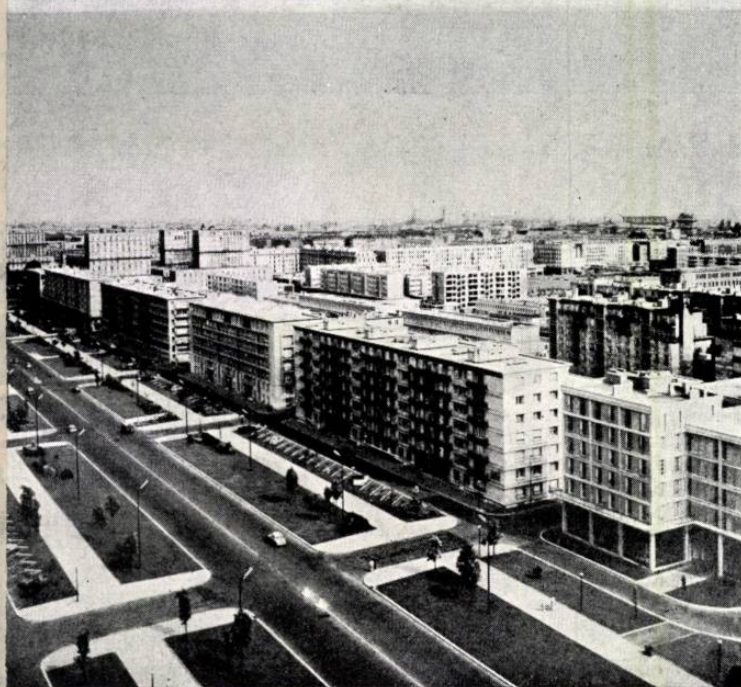




Anglia

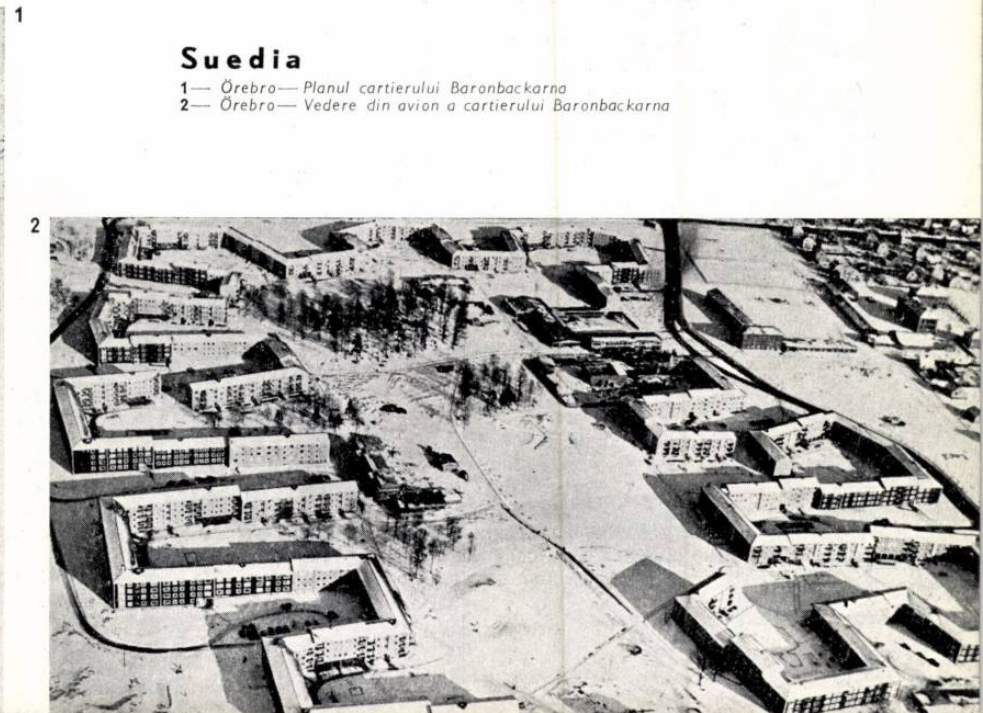
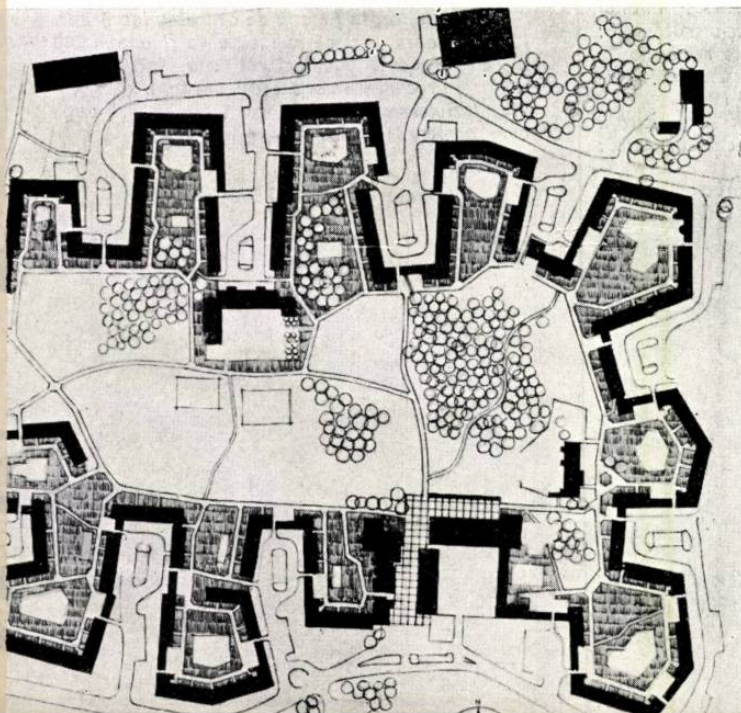
- 1—Harlow—Planul de sistematizare a zonei centrale a oraşului
2—Coventry—Vedere aeriană a machetei sistematizării zonei centrale

ANCE



Franţa

- 1—Le Havre—Vedere aeriană a unei artere a oraşului
2—Le Havre—Planurile de reconstrucţie a oraşului—Situaţie comparativă 1939 şi 1958



Suedia

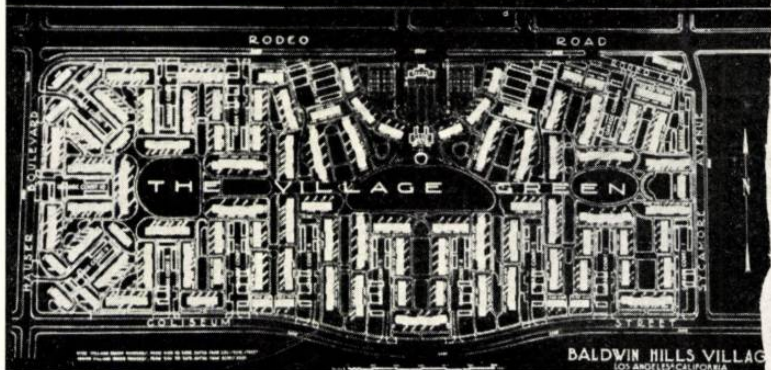
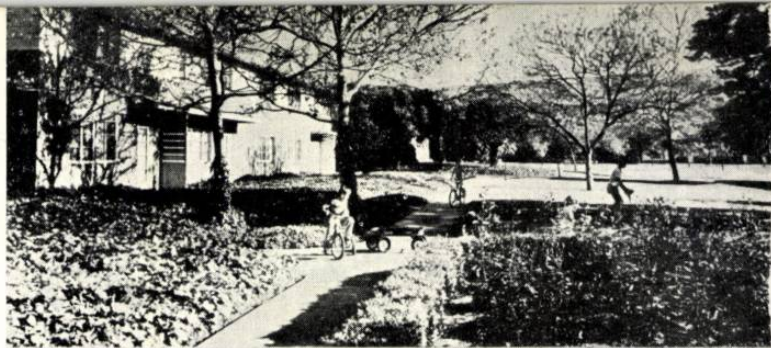
- 1—Örebro—Planul cartierului Baronbackarna
2—Örebro—Vedere din avion a cartierului Baronbackarna



1



2



3

S. U. A.

3— Los Angeles— Cartier de locuințe; vederi și plan

Țările de jos

1— Rotterdam— Plan de situație a orașului vechi

2— Rotterdam— Plan de situație cu evoluția orașului până în anul 1957

DIN ACTIVITATEA U.A.

DISCUȚII ASUPRA CONSTRUCȚIILOR DE PE LITORAL

În zilele de 23, 28 aprilie și 5 mai au avut loc la Casa Arhitectului discuții de creație cu tema « Ansamblurile de odihnă de pe litoral ».

În ziua de 23 aprilie, arh. C. Lăzărescu, în numele colectivului de proiectare, a prezentat în cadrul unui referat lucrările efectuate în ultimii doi ani pe litoral, în localitățile Mamaia, Eforie, Vasile Roaită și Mangalia. În zilele următoare, 24, 25 și 26 aprilie, un grup de 49 de arhitecți au vizitat — în cadrul unei deplasări documentare organizate de U.A. — construcțiile noi de pe litoral.

După această vizită, discuțiile au continuat în zilele de 28 aprilie și 5 mai. După coreferatele prezentate de arhitecții P. E. Miculescu și G. Petrașcu, din partea Secțiilor de construcții social-culturale și urbanism ale U.A., au urmat discuții la care a participat un mare număr de arhitecți. Vorbitoarii au scos în evidență realizările importante ale arhitecților și constructorilor obținute sub îndrumarea directă a organelor de partid, precum și însemnătatea acestor realizări în dezvoltarea activității arhitectural-urbanistice din țara noastră. Totodată au fost arătate și unele lipsuri calitative ale soluționării arhitecturale și urbanistice.

CONFERINȚE

Marti 24 martie a avut loc la Casa Arhitectului conferința arh. Coloman Rado « Impresii din R. P. D. Coreeană ». Cu această ocazie s-a difuzat muzică populară coreeană imprimată pe discuri și au fost proiectate diapozitive cu vederi, portul, obiceiurile, monumente și construcții noi din R.P.D. Coreeană. La conferință a participat o asistență numeroasă.

EXPOZIȚII

Între 21 și 30 aprilie a fost deschisă la Casa Arhitectului expoziția « Ansamblurile de odihnă de pe litoral », prezentată în cadrul discuției asupra acestor lucrări. Au fost expuse proiecte și fotografii ale construcțiilor realizate sau în curs de realizare la Eforie, Mamaia, Vasile Roaită, Mangalia, precum și proiectul de amenajare a falezei Constanța.

EXPOZIȚIA DE ACUARELE, DESENE ȘI FOTOGRAFII PE ANUL 1959

În vederea organizării « Expoziției de acuarele, desene și fotografii executate de arhitecți în anul 1959 », Uniunea Arhitecților comunică următoarele:

1. Expoziția va cuprinde lucrările realizate de arhitecții membri și candidați ai Uniunii Arhitecților din R.P.R., în cursul anului 1959.

2. Vor fi expuse acuarele, desene și fotografii cu o tematică de arhitectură după cum urmează:

I. Acuarele și desene:

A. Realizări arhitecturale și urbanistice din R.P.R. în perioada 1945—1959.

B. Alte obiective arhitecturale și urbanistice din țară și străinătate.

II. Fotografii:

A. Realizări arhitecturale și urbanistice din R.P.R. în perioada 1945—1959.

B. Alte obiective arhitecturale și urbanistice din țară și străinătate.

Se recomandă alegerea ca subiecte a celor mai importante și reprezentative realizări arhitecturale și urbanistice. În selecționarea și premiarea lucrărilor, juriul va ține seama, pe lângă criteriile artistice, și de subiectele lucrărilor.

Nu se admit proiecte, inclusiv perspective sau alte desene tehnice. Toate lucrările trebuie să fie realizate după natură.

3. Lucrările vor fi depuse la sectorul de studii și documentare al Uniunii Arhitecților (str. Episco-

piei 9, et. I) direct sau prin poștă, până la data de 23 noiembrie 1959.

4. Lucrările vor fi semnate și vor avea înscrise citeț pe spate, numele, pronumele, adresa și filiala (cercul) din care face parte autorul, precum și titlul lucrării (dacă este cazul).

Acuarelele și desenele nu vor depăși dimensiunea de 70/100 cm. Fotografiile vor avea dimensiunile standard, dar nu vor fi mai mici decât 18/24 cm. Nu este obligatorie încadrarea lucrărilor.

5. Lucrările prezentate vor fi selecționate de către un juriu numit de conducerea Uniunii Arhitecților, a cărui componență va fi anunțată ulterior. Juriul va selecționa lucrările prezentate și va respinge pe acelea care nu corespund prevederilor de mai sus, precum și pe acelea al căror nivel artistic este prea scăzut.

De asemenea, în funcție de calitatea lucrărilor, juriul va aprecia dacă expoziția va fi organizată în sălile Casei Arhitectului sau într-o sală publică, precum și în alte orașe din țară.

6. Juriul va premia cele mai bune lucrări, după cum urmează:

I. Acuarele și desene:

A. 1 premiu de 2 500 lei

2 premii a câte 1 500 lei

B. 1 premiu de 1 000 lei

II. Fotografii:

A. 1 premiu de 2 000 lei

2 premii a câte 1 500 lei

4 premii a câte 1 000 lei

B. 1 premiu de 1 000 lei

Juriul poate acorda premii ex aequo.

Premiile se finanțează de către Fondul de Arhitectură.

Hotărârile juriului sînt definitive și executorii.

7. Lucrările premiate devin proprietatea Uniunii Arhitecților din R.P.R. Celălalte lucrări vor fi ridicate de către autorii lor în termen de 15 zile de la închiderea expoziției (inclusiv în orașele din țară).



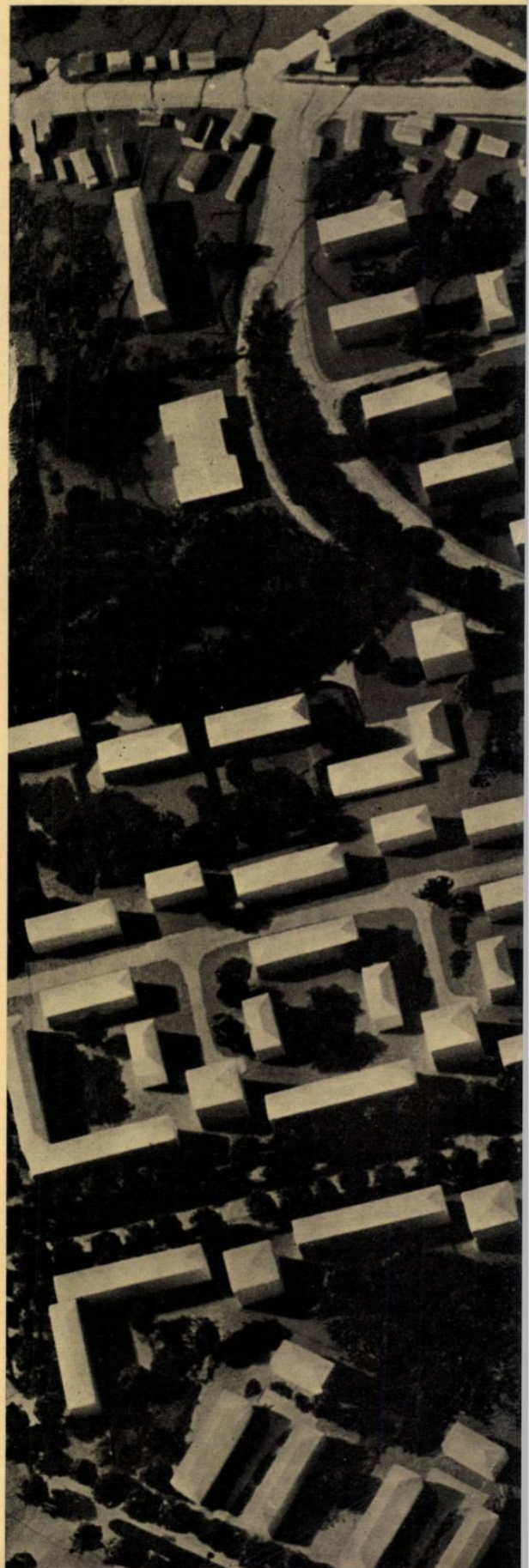
ARHITECTURA R P R

ORGAN AL UNIUNII ARHITECȚILOR DIN R.P.R.

REDAȚIA : BUCUREȘTI, STRADA EPISCOPIEI Nr. 9 — TEL. 13.98.80
ABONAMENTELE SE POT FACE NUMAI LA:
— UNIUNEA ARHITECȚILOR DIN R.P.R. — ADMINISTRAȚIA REVISTEI
BUCUREȘTI, STRADA EPISCOPIEI Nr. 9 — TEL. 14.76.02.

Lei 15

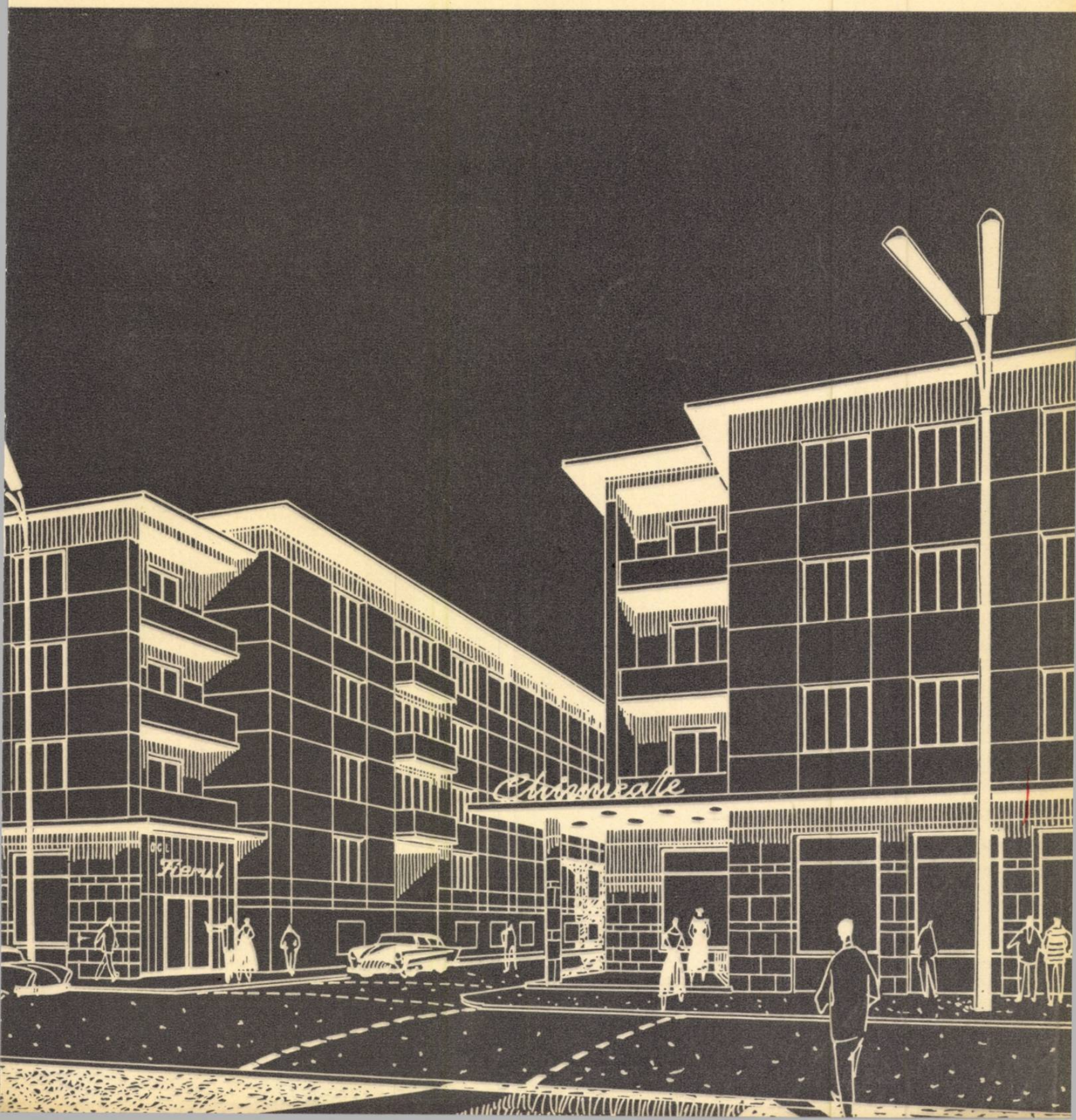
I. P. 4, București



E 1689

ARHITECTURA R.P.R.

ANUL VII • Nr. 3 (58) • MAI - Iunie 1959 • INSTITUTELE REGIONALE DE PROIECTARE



ARHITECTURA R.P.R.

3 1959

ORGAN AL UNIUNII ARHITECȚILOR DIN R.P.R.

Colegiul de redacție:

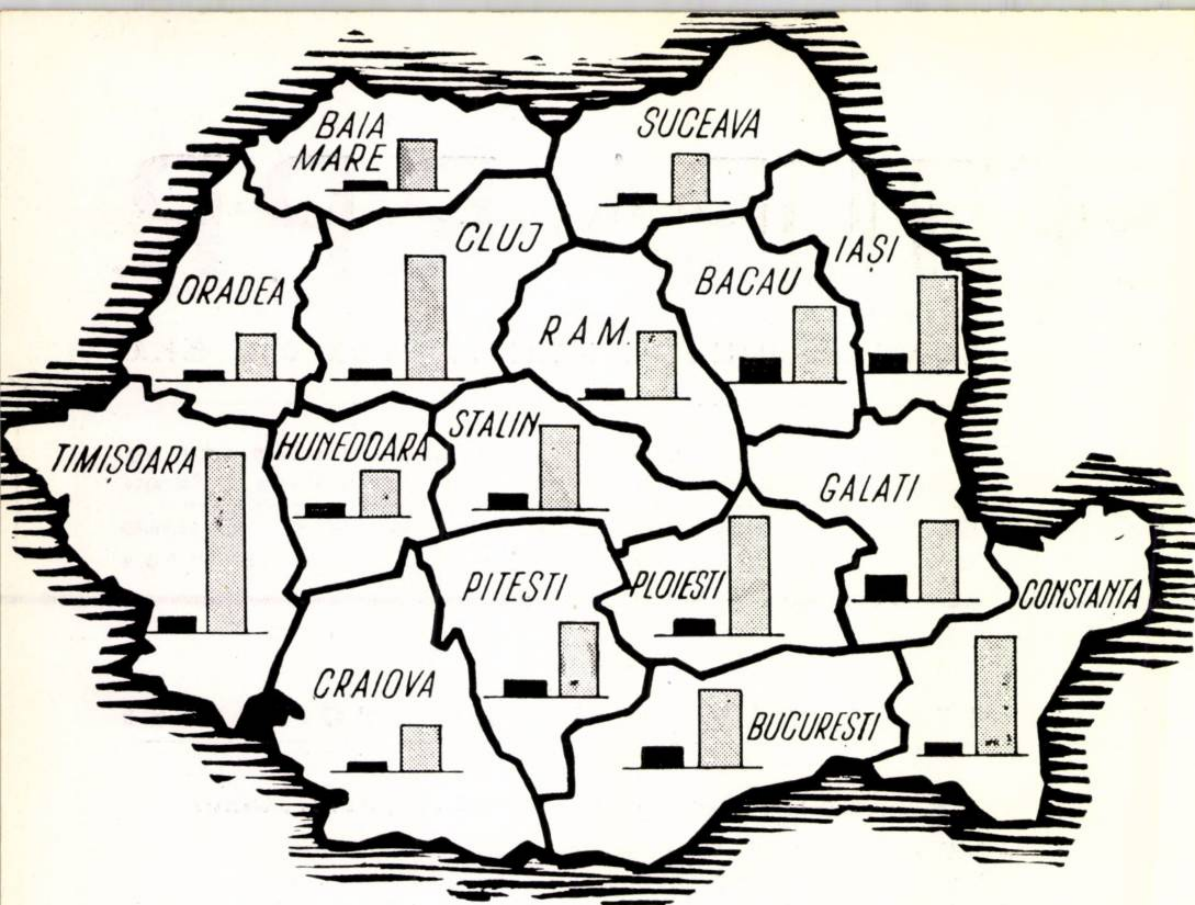
Conf. arh. M. Alifanti, arh. M. Bercovici, arh. M. Caffé, prof. arh. M. Locar, ing. A. Lupescu, arh. M. Melicson, arh. C. Moșinschi, arh. Gh. Pavlu, conf. arh. G. Petrașcu

Redacția: București — Raionul I. V. Stalin — Str. Episcopiei Nr. 9 — Tel. 13.98.80

A N U L V I I — Nr. 3 (58) — M A I — I U N I E 1959

DIN ACTIVITATEA INSTITUTELOR REGIONALE DE PROIECTARE

- | | | |
|--|----|--|
| Institutul regional de proiectare Oradea | 2 | Ing. I. Miculescu — Doi ani de activitate rodnică a institutelor regionale de proiectare |
| Institutul regional de proiectare Cluj | 4 | Arh. C. Orban — Din activitatea institutului |
| | 6 | Blocuri de locuințe la Oradea |
| Institutul regional de proiectare Hunedoara | 10 | Arh. I. Bărbășcu, arh. I. Stancu — Din activitatea institutului |
| | 12 | Blocuri de locuințe în piața Mihai Viteazul — Cluj |
| | 12 | Colonie muncitorească la Agșireș |
| | 13 | Detaliu de sistematizare a orașului Cîmpia Turzii |
| | 14 | Blocuri de locuințe pe strada Horea — Cluj |
| Institutul de proiectare al Regiunii Stalin | 15 | Arh. V. Perceac — Din activitatea institutului |
| | 16 | Blocuri de locuințe la Deva |
| | 17 | Hotel la Deva |
| | 17 | Complex sportiv la Deva |
| | 18 | « Atelier-școală » la Institutul de mine Petroșani |
| | 18 | Bloc de locuințe pentru B.R.P.R. la Deva |
| | 19 | Fabrică de pâine la Orăștie |
| | 19 | Hotel la Petroșani |
| Institutul de proiectare al Regiunii Autonome Maghiare | 20 | Arh. A. Erețian — Din activitatea institutului |
| | 21 | Blocuri de locuințe la Orașul Stalin |
| | 22 | Parcul « Noua » — Orașul Stalin |
| | 23 | Hală comunală la Predeal |
| Institutul regional de proiectare Craiova | 23 | Depozit « Apemin » la Toplița |
| | 24 | Blocuri de locuințe la Novaci |
| | 25 | Blocuri de locuințe la Craiova |
| Institutul regional de proiectare Pitești | 28 | Arh. C. Popeșteanu — Din activitatea institutului |
| | 30 | Blocuri de locuințe la Pitești |
| | 32 | Teatru în aer liber la Pitești |
| | 32 | « Casa tineretului » la Pitești |
| | 33 | Cămin cultural la Găvana |
| | 33 | Stadionul orașului Pitești |
| | 34 | Restaurantul « Argeșul » — Pitești |
| | 34 | Bloc de locuințe pe strada Unirii — Pitești |
| | 35 | Fabrică de mobilă la Rîmnicul Vilcea |
| | 35 | Blocuri de sere la Pitești |
| | 35 | Cinematograf la Pitești |
| Institutul regional de proiectare București | 36 | Cramă pentru Gostat Răducești |
| | 37 | Stațiune experimentală legumicolă la Buzău |
| Institutul regional de proiectare Ploiești | 38 | Fabrică de pâine 60 t/24 h la Ploiești |
| Institutul regional de proiectare Bacău | 40 | Arh. Al. Hempel, arh. Cl. Stănescu — Din activitatea institutului |
| | 42 | Blocuri de locuințe la Bacău |
| | 44 | Policlinică la Adjud |
| | 44 | Complex alimentar la Bacău |
| | 45 | Maternitate la Bacău |
| | 46 | Teatru de vară la Bacău |
| | 47 | Ansamblu de locuințe la Roman |
| | 47 | Magazin universal la Bacău |
| Institutul regional de proiectare Iași | 48 | Complex de alimentație publică la Tg. Frumos |
| | 49 | Stadionul « 23 August » din Iași |
| | 50 | Restaurant și locuințe la Podul Roșu — Iași |
| | 50 | Blocuri de locuințe la Iași |
| | 53 | Restaurarea Teatrului Național « Vasile Alecsandri » din Iași |
| Institutul regional de proiectare Suceava | 54 | Arh. A. Petruc — Din activitatea institutului |
| | 55 | Blocuri de locuințe la Suceava |
| | 56 | Hotel la Suceava |
| | 56 | Policlinică la Suceava |
| Cronica | 58 | Din activitatea Uniunii Arhitecților |
| | 58 | Informații U.I.A. |



Creșterea numărului de cadre tehnice în institutele regionale de proiectare între anii 1957 — 1959

DOI ANI DE ACTIVITATE

De mai bine de doi ani, institutele regionale de proiectare depun o activitate rodnică, izbutind să rezolve în condiții din ce în ce mai bune, probleme dificile și complexe, îmbrățișând o sferă de activitate foarte vastă în domeniile cele mai diferite ale proiectării de arhitectură și sistematizare și al construcției.

În toate regiunile țării se desfășoară o activitate de construcție intensă, într-un ritm tot mai rapid, activitate căreia tinerele institute de proiectare trebuie să-i facă față și să-i asigure în termen documentația tehnică necesară. Și spre cinstea lor — cu toată tinerețea și cu toate greutatele inerente începutului — trebuie arătat că-i fac față din ce în ce mai bine, obținând chiar, în unele cazuri, succese remarcabile.

Pentru proiectare, centralizarea din trecut însemna desprinderea proiectanților de viața regiunilor și de specificul lor local, desprinderea lor de execuția lucrărilor proiectate de ei, însemna greutate pentru organele locale de a găsi proiectanți pentru lucrările de care aveau nevoie.

Acțiunea de descentralizare a proiectării în sectorul construcțiilor a început în martie 1957, când au fost înființate cele 16 institute regionale de proiectare.

Datorită măsurilor luate de guvern și ajutorului dat de majoritatea comitetelor executive ale sfaturilor populare regionale, dezvoltarea tinerelor institute s-a făcut într-un ritm rapid. Astăzi, institutele regionale dispun de mai bine de 20% din totalul proiectanților care lucrează pe țară în institutele de proiectare, față de numai 3%, cu care ele și-au început activitatea.

Cu toate greutatele inerente oricărui început, institutele regionale de proiectare au reușit totuși, încă din primul an al existenței lor, să acopere în cea mai mare parte nevoile șantierelor, dând de multe ori proiecte cu nimic mai prejos de cele ale institutelor centrale. Acest lucru este cu atât mai remarcabil, cu cât marea majoritate a proiectanților, arhitecți și ingineri, care din capul locului s-au încadrat în noile institute, au constituit-o tinerii absolvenți ai institutelor noastre de învățământ superior.

Activitatea institutelor regionale de proiectare îmbrățișează o vastă gamă de proiecte dintre cele mai diverse.

Activitatea de sistematizare a orașelor, coloniilor, cartierelor, constituie una dintre cele mai importante activități de proiectare, fără de care nu se poate asigura realizarea investițiilor, în special a acelor de locuințe.

Institutele regionale au elaborat în unele cazuri planuri de sistematizare; aceasta s-a făcut însă într-o măsură insuficientă și în această direcție proiectanții trebuie să depună eforturi susținute.

Construcția de locuințe a luat o mare dezvoltare în toate orașele țării. Răsunetul larg al Hotărârilor Plenarei C. C. al P.M.R. din noiembrie 1958 s-a făcut simțit în activitatea institutelor regionale, care, fără să mai aștepte noile proiecte directive de locuințe, au trecut la proiectarea unor noi tipuri de locuințe, reușind să reducă prețul apartamentului de 2 camere, de la 70 000—80 000 lei sub suma de 40 000 lei.

DIN ACTIVITATEA INSTITUTELOR REGIONALE DE PROIECTARE

RODNICĂ A INSTITUTELOR REGIONALE DE PROIECTARE

Diverse institute regionale au avut prilejul să se evidențieze în proiectarea a numeroase construcții cu caracter social-cultural și industrial, ca de exemplu complexul sportiv pentru 2 000 de persoane de la Timișoara, stațiile de la Hunedoara, Cluj sau Iași, hala de sporturi de la Constanța, teatrele de vară din Bacău și Pitești, cinematograful cu 800 de locuri de la Craiova, spitale și policlinici, ca cele din regiunea Bacău, piețe alimentare (I. C. Frimu — Galați, hala de desfacere pentru 280 de producători — Cluj), magazinul universal din Bacău, numeroase fabrici de interes local de toate categoriile (fabrici de piine, de țimplărie, de cărămizi și țigle etc.), numeroase lucrări agrozootehnice, electrificări rurale, alimentări cu apă (Sibiu, Făgăraș, Predeal, Buzău etc.), poduri importante de beton armat monolit (Craiova, Pitești, Cluj, Oradea) și altele.

La toate aceste proiecte, tinerii absolvenți ai școlilor noastre tehnice superioare au găsit, încă de la primele începuturi ale carierei lor, prilejul să-și manifeste personalitatea și măiestria de proiectanți, în cele mai variate lucrări. (Numeroase dintre aceste lucrări sînt prezentate de autorii lor în paginile acestui număr al revistei.)

Cu prilejul consfățuirii care a avut loc în cursul primăverii 1958, cu tinerii arhitecți încadrați în muncă la institutele regionale de proiectare, toți cei care au luat cuvîntul au fost unanim de acord să recunoască și să sublinieze situația privilegiată pe care noile institute o oferă pe linie profesională tinerilor proiectanți. Unii dintre ei sînt astăzi șefi de proiecte și șefi de ateliere, cum este cazul arhitectului V. Faliboga și al inginerului V. Bonciu de la Iași, și chiar arhitecți șefi, cum este cazul arhitecților A. Erețian de la Orașul Stalin și A. Petruc de la Suceava.

Bunele rezultate obținute se datoresc în mare măsură sprijinului și îndrumărilor pe care noile institute le-au primit din partea comitetelor regionale de partid și a majorității comitetelor executive ale sfaturilor populare regionale, în fruntea cărora stau cele ale regiunilor Pitești și Timișoara.

Dacă unele dintre noile institute, și în special cele cu rezerve de tehnicieni la îndemînă — cum sînt cele din centrele universitare sau din imediata apropiere a Capitalei — au atins aproape numărul de tehnicieni de care ar avea nevoie, altele însă nu se găsesc încă în această situație; dezvoltarea institutelor regionale de proiectare nu s-a făcut uniform. În general, institutele duc încă lipsă de arhitecți și ingineri de diverse specialități, cu vechime și experiență în proiectare, care nu pot fi găsiți decît în Capitală, unde proiectarea construcțiilor a fost concentrată, pînă acum, aproape exclusiv. Cu toate avantajele de ordin profesional și material pe care activitatea la noile institute le oferă tuturor proiectanților — fără a mai vorbi de cîntecul de a contribui la realizarea unei acțiuni de asemenea importanță pentru țară — proiectanții din Capitală stau totuși la gînduri cînd este vorba să plece la regiuni pentru a ajuta pe tinerii lor tovarăși de acolo.

Această atitudine a fost pusă adesea pe seama lipsei unui sprijin mai esențial al noilor institute, din partea unora dintre comitetele executive locale care

nu au asigurat totdeauna rezolvarea problemelor legate de repartizarea cadrelor la I.R.P.-uri și nu s-au preocupat suficient de crearea unui climat favorabil care să atragă la regiuni pe proiectanți: din București.

Nu putem însă vorbi despre activitatea noilor institute regionale de proiectare fără a ne opri asupra rolului pe care Departamentul de Arhitectură și Urbanism l-a avut în această acțiune încă de la inițierea ei. Sprijinul D.A.U. s-a concretizat atît pe linie organizatorică, cît și pe linie tehnică, prin instructaje, îndrumări materiale de tot felul și în special, în ultimul timp, printr-un sprijin efectiv la planșetă. Echipa complexă de proiectanți, dintre cei mai buni de care departamentul dispune, s-au dus și continuă să se ducă la I.R.P.-uri, unde îndrumază și ajută operativ pe tinerii proiectanți.

O seamă dintre conducătorii institutelor centrale de proiectare ale departamentului au primit asupra lor patronarea unor institute regionale, în vederea întăririi acțiunii de ajutor multilateral pe care urmează să-l primească de la departament.

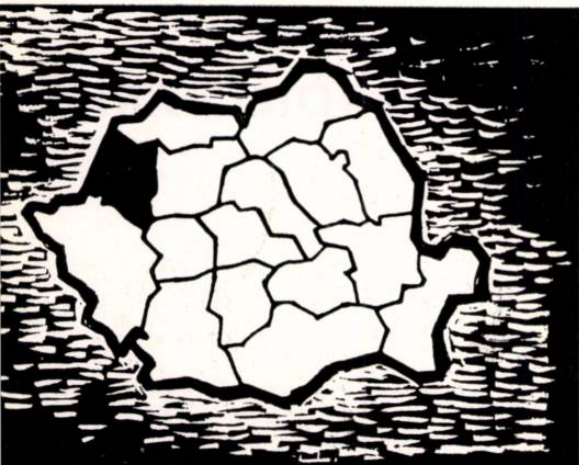
Cînd vorbim însă de greutățile pe care noile institute regionale de proiectare le întîmpină în munca lor, nu putem trece cu vederea deficiența disciplinei de planificare a muncii de proiectare. Se lucrează în unele cazuri fără un plan stabil, dinainte cunoscut proiectantului, care astfel să-și poată organiza munca. Proiectanții sînt nevoiți uneori să lucreze în cadrul unor termene ce nu țin seama de condițiile în care trebuie să se desfășoare o muncă de concepție. Acești factori au cu atît mai mare însemnătate, cu cît, așa cum am mai spus, la noile institute lucrează cadre tinere, cu mare avînt și dor de muncă, dar fără experiența necesară, fără posibilitatea unei documentări tehnice suficiente și care se găsesc totuși în fața întregului complex de probleme ce se pot pune unui constructor, deci într-o situație mai grea decît este cazul la institutele centrale specializate din Capitală.

Lipsa acestei discipline de plan duce la o muncă neechilibrată, cu vîrfuri și cu goluri de producție nesănătoase și cu urmări de neînlăturat asupra productivității muncii și a calității proiectelor.

Sfaturile populare regionale au astăzi organele tehnice necesare îndeplinirii planului lor de investiții în sectorul construcțiilor de tot felul; față de situația din trecut, aceasta le simplifică și le ușurează mult sarcinile. Dezvoltarea și întărirea acestor institute, pentru ca ele să se poată ridica la nivelul necesităților din zi în zi mai mari, depind în cea mai largă măsură de modul cum organele locale ale puterii de stat le vor îndruma și sprijini. Proiectanții din Capitală și în special arhitecții au îndatorirea patriotică și profesională de a răspunde chemării regiunilor și de a se duce acolo pentru a contribui cu toată măiestria și puterea lor de muncă la construirea socialismului în țara noastră.

Arhitecții și tehnicienii care lucrează în institutele regionale de proiectare sînt mîndri că, alături de ceilalți oameni ai muncii, se găsesc în plină activitate pentru dezvoltarea și transformarea socialistă a tuturor regiunilor țării.

Ing. I. MICLESCU



I. R. P. O R A D E A

Există anumite caracteristici specifice institutelor regionale de proiectare, față de amplele institute centrale, care apar imediat, mai ales celui care cunoaște viața internă a ambelor instituții. Desigur că în mare măsură diferențele sînt generate de profile diferite, dar aceasta nu este totul.

De la bun început trebuie subliniat că aceste deosebiri sînt de natură să favorizeze activitatea proiectanților la I.R.P. în general și a arhitecților în special.

Se pune desigur problema experienței profesionale. La noi, timpul are alt etalon. Aceasta este uneori rău, dar este și bine. Intervalele dintre faze și dintre proiecte se micșorează vertiginos, iar densitatea proiectelor date în lucru fiecărui proiectant atinge cifre foarte ridicate. De aici rezultă că și posibilitățile de creștere profesională sînt mult mărite. Diversitatea problemelor ridicate contribuie și ea la această creștere. În această situație, o dată cu executarea pe teren a proiectelor proprii, încrederea în sine se naște automat și o dată ajuns în acest stadiu, orice talent, orice dorință de creație își găsește un cadru propice de exprimare. De aici posibilități nelimitate pentru dezvoltarea personalității arhitecților care vor fi capabili să dea lucrări avînd și ele personalitate, lucrări valoroase sub toate aspectele, interesante, cu concepții noi, economice, tocmai datorită concepțiilor îndrăznețe. Această creștere profesională se face rapid, căci aici timpul are altă măsură.

Însăși gama de activitate a arhitecților este mult mărită. La noi munca de proiectare pornește cu mult dinaintea liniei de start și se oprește cu mult după linia de sosire. Arhitectul are posibilitatea să asiste la nașterea primelor idei asupra temei, iar proiectarea nu se sfîrșește la predarea proiectului, ci mult mai tîrziu, după ce a ales pe viu și culorile fațadei.

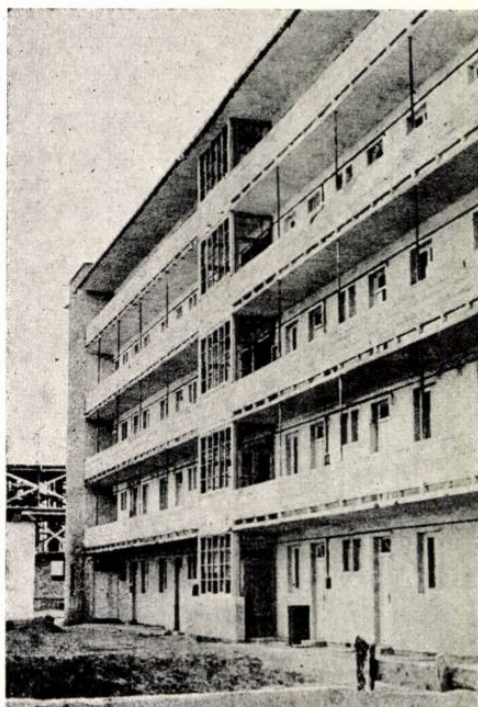
Colaborarea dintre beneficiarii direcți și proiectare ia alte forme, mai directe, cu legături mai strînse, cu posibilități multiple de a lua cunoștință de dezideratele oamenilor muncii. Pe de altă parte, se poate influența direct, favorabil concepția maselor largi despre anumite probleme actuale privind construcțiile și importanța acestora. În aceste condiții nu se poate ajunge în nici un caz la îndepărtarea de realități, una din lipsurile noastre din trecut. La executarea fiecărei clădiri se desprind o serie de observații, de care se ține seama la următoarea clădire, realizîndu-se o continuă creștere a calității și o reducere a prețurilor. Această posibilitate de urmărire are o importanță covârșitoare pentru arhitect; aceste verificări pe viu nu se pot înlocui cu nimic altceva și lipsa lor nu o poate suplini nimic.

Satisfacțiile profesionale, incontestabile, compensează cu prisosință unele greutăți — inerente începutului — care încă există; de noi depinde în mare măsură ca să le învingem. În această privință trebuie să amintim în primul rînd unele deformări și denaturări aduse uneori proiectelor, în special la detaliile menite să asigure expresia dorită clădirii, sau unele schimbări neașteptate în distribuția interioară etc. În ultimul timp, acest lucru se întîmplă tot mai rar și credem că aceste deficiențe vor fi definitiv înlăturate în urma recentelor dispoziții ale Comitetului Executiv, prin care șefului de proiect i se asigură toate drepturile de intervenție și toate posibilitățile de a-și urmări proiectul. În acest mod se rezolvă un vechi deziderat și sîntem siguri că va avea efecte binefăcătoare asupra mersului proiectării și al execuției.

Este cît se poate de dificil să se dea o imagine concludentă despre activitatea unui institut, în cadrul unui spațiu atît de limitat, mai ales dacă ținem seama de marea varietate a proiectelor și de marile schimbări din ultimul an în domeniul construcțiilor.

În cele cinci ateliere ale institutului au fost elaborate cele mai diverse proiecte, începînd de la cele de drumuri și poduri, alimentări cu apă, electrificări, pînă la lucrări și proiecte de amenajări interioare. Punctul de greutate însă, cum era și normal, a căzut și cade asupra construcțiilor de locuințe, mai ales că volumul acestora este apreciabil: 150 de apartamente executate din iunie pînă în decembrie 1958 și 450 ce se vor termina în 1959, din care 275 sînt începute.

Hotărîrile Plenarei C.C. al P.M.R. din noiembrie au însemnat pentru noi o cotitură radicală, nu numai în privința costului construcțiilor, dar și în întreaga activitate de proiectare.



- 1 — Oradea — Vederea fațadei posterioare a blocului M₂ de pe str. Magheru, în execuție
- 2 — Oradea — Aspect de pe strada Magheru
- 3 — Oradea — Detaliu de fațadă al blocului de pe strada Pop Sălăjan
- 4 — Oradea — Blocul de locuințe « Transilvania » pe strada Magheru

2



Colectivele noastre de lucru au aplicat cu elan și promptitudine hotărârile și putem afirma că marile frământări și căutări au dat roade incontestabile.

S-au găsit posibilități variate care în cele din urmă au dus la o apreciazabilă scădere a prețului pe apartament, menținând confortul, iar în cele din urmă chiar ameliorând acest confort. Toate acestea fără sacrificii de aspect, nici interior și nici exterior.

Astfel, apartamentele construite la sfârșitul anului 1958 reveneau la 50 000 lei (preț de deviz), la realizare obținându-se o reducere de 6 000 lei de apartament.

Din această perioadă menționăm deschiderea lucrărilor în cvartalul C. I. Parhon și 23 August, precum și continuarea lucrărilor pe strada Magheru. Aceste construcții, cu parter și 4 etaje, au apartamente de diverse tipuri și dotări; sistemul constructiv a fost zidărie portantă transversală, planșee de beton turnat; încălzirea cu sobe.

Anul de proiectare 1959 a pornit sub semnul sarcinii de a realiza apartamentul cu 2 camere la costul de 38 000 lei.

În jurul noilor proiecte s-au dus în cadrul institutului discuții foarte serioase. În cele din urmă, ținând seama că terenul de fundare pe strada Decebal, primul amplasament, era la mare adâncime, că trebuia, pentru prima oară, să ne încadrăm în suma de 38 000 lei, s-a ales o soluție cu cadre de beton armat. Aceasta cu atât

mai mult cu cât clădirea urma să aibă parter + 4 etaje și cu cât pentru zidurile exterioare se preconiza un material nou, extrem de ușor și foarte bun izolator: cărămida de diatomită. Pe această bază au fost elaborate proiectele pentru strada Magheru (A₁ și R₁) precum și blocurile de pe strada Decebal (D₁ și D₂) în total 150 de apartamente. Prețul de deviz pe apartamentul cu 2 camere, cu 30 m² locuibili, se cifra la 37 000 lei. Construcția înaintea în ritm rapid.

Acest sistem însă, deși cu nete avantaje, a fost părăsit; este adevărat că consumul de oțel-beton este sub cel admis, totuși, în ansamblu, se utilizează foarte mult fier. Pe de altă parte, în regiune avem cărămidă suficientă și mână de lucru calificată pentru zidărie.

Noile construcții se proiectează pe zidărie portantă. Deocamdată proiectele directive nu s-au putut aplica, ele sosindu-ne după începerea proiectelor pe 1959. Până în clipa de față sînt întocmite proiectele pentru continuarea cvartalului C. I. Parhon, piața Cazarmii, strada Bolcaș etc. Pentru acestea s-a căutat să se utilizeze același tip de apartament, convenabil ca distribuție și al cărui preț rămîne sub 38 000 lei.

De curînd s-a elaborat studiul pentru piața « I Mai », unde urmează să se amplaseze 305 apartamente, o parte din ele intrînd în execuție chiar în vara acestui an. În legătură cu aceasta trebuie arătat că uneori resimțim lipsa unor proiecte de sistematizare, mai ales în cadrul orașului, ele nefiind comandate din vreme. Timpul care ne stă la dispoziție nu permite și proiectarea sistematizării arterei respective. Din punct de vedere al aspectului orașului, acest lucru trebuie să dea de gîndit.

În institut se duce o activitate susținută în vederea căutării unor materiale noi de construcție, locale, și a unor soluții noi, care să economisească anumite materiale principale. De exemplu, este gata proiectul unui bloc experimental cu 50 de apartamente, la care planșeele de beton sînt înlocuite cu bolți de beton; credem că blocul va putea fi pus curînd în execuție.

În problema colaborării cu execuția, o atenție specială trebuie acordată felului în care a fost organizată campania de lucru din vara și toamna anului 1958, care a dat rezultate foarte bune.

La începerea lucrărilor a fost înființat un colectiv de coordonare în componența căruia au intrat, atît reprezentantul proiectării, cît și executantul. Acest colectiv lucrează cu cea mai mare operativitate, discutînd la fața locului problemele ridicate în timpul execuției și luînd măsuri imediate. Susținut și îndrumat de Comitetul Regional de Partid, colectivul dirija totodată colectivele de proiectare, execuție, aprovizionare, coordonă activitatea de muncă voluntară și transporturile. Cu acest fel de organizare s-a reușit să se mențină continuu ritmul stabilit inițial. Și acest ritm, trebuie subliniat, a fost foarte rapid, ținînd seamă că lucrările au început în iulie. S-a reușit

astfel ca pînă la sfîrșitul anului prevederile să fie îndeplinite, realizînd în același timp însemnate economii.

În campania actuală există aceeași colaborare. Este adevărat că sarcinile sînt mai mari, dar lucrările au fost începute din februarie, așa că există toate premisele ca să se realizeze și în acest an hotărârile plenarei Comitetului Central.

★

Doi ani reprezintă puțin timp în viața unui institut. Însă în acești doi ani, și la noi, ca și la alte institute de proiectare, s-au produs prefaceri adînci și sănătoase.

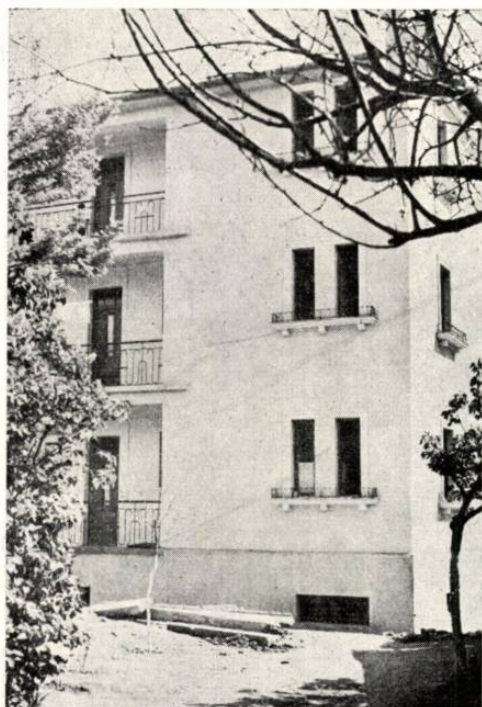
Am trecut cu succes de perioada greutăților de organizare și de pornire. Astăzi putem spune că activitatea institutului se face simțită în regiunea noastră. Numai în cursul anului trecut am elaborat peste 280 de proiecte, iar în trimestrul I al acestui an am prelatat 76.

Această activitate se simte și în ritmul în care se ridică locuințele din orașul și regiunea noastră, se simte în satele și localitățile cele mai îndepărtate, în clipa cînd o școală sau un dispensar se realizează după proiectele noastre.

Nimeni din institutul nostru nu-și va precupeți nici pe viitor eforturile pentru realizarea unor construcții din ce în ce mai ieftine și mai bune în toate privințele. Avem toate condițiile pentru atingerea acestui scop și dorim să justificăm din plin speranțele celor care au avut încredere în noi.

Arh. C. ORBAN

3



4





1

CVARTAL DE LOCUINȚE, STRADA C. I. PARHON-ORADEA

Colectiv de proiectare: arhitecții L. Kiss și Cornelia Costache



3



4

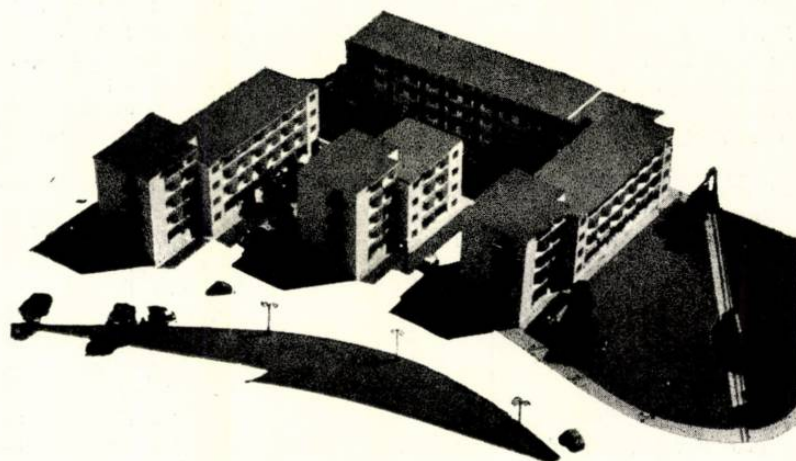
Cvartarul de locuințe, cuprins între străzile C. I. Parhon, H. Heine și șoseaua 23 August, este format din patru blocuri de locuințe: P_1 , P_2 , P_3 și P_4 . Dispoziția blocurilor a fost dictată de considerente urbanistice și de orientare.

Blocurile cuprind în total 86 de apartamente la coridor exterior, cu una și două camere cu dependențe, și 82 de camere pentru necăsătorii. Încălzirea se face cu sobe, folosind drept combustibil lemnele.

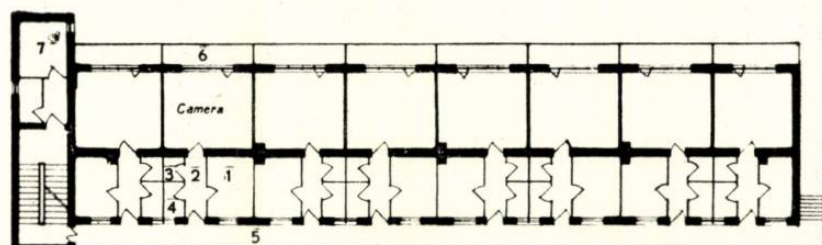
La subsol au fost prevăzute spații pentru depozitarea combustibilului, precum și spălătorii și uscătorii.

Pentru întreg complexul, sistemul constructiv este zidăria portantă și planșee de beton armat.

La cele patru blocuri, valoarea lui K_3 este între 0,52 și 0,54, costul unui apartament mediu cca. 37 500 lei, iar al garsonierei cca. 20 000 lei.



6



0 2 4 6 8 10m.

7

8

1 — Blocurile de locuințe P_1 și P_3 din cvartalul « C. I. Parhon »

2 — Plan de situație

3 — Perspectivă de pe șoseaua 23 August

4 — Perspectivă de pe strada C. I. Parhon

5 — Blocuri P_1 , P_2 — Detaliu de plan

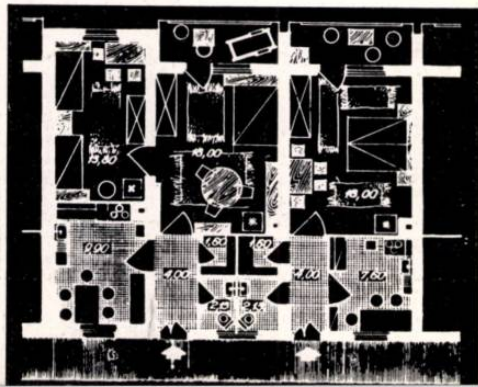
6 — Vedere aeriană a machetei cvartalului de locuințe de pe strada C. I. Parhon

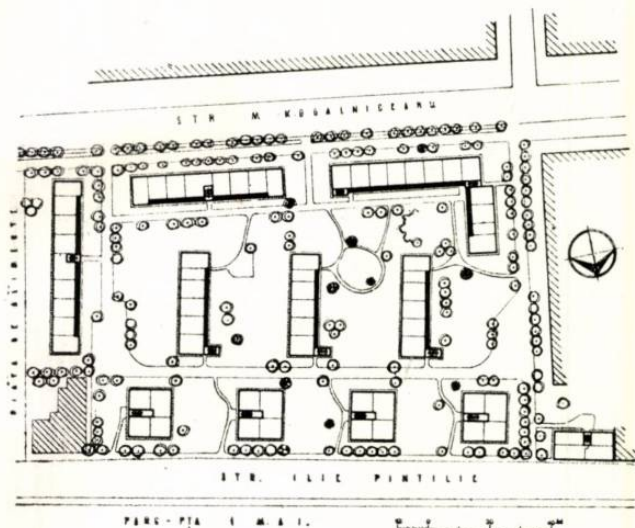
7 — Bloc cu garsoniere — Plan nivel curent

1. Bucătărie — 2. Vestibul — 3. Cămară — 4. Grup sanitar redus — 5. Culoar deschis de acces — 6. Loggie — 7. Băi comune

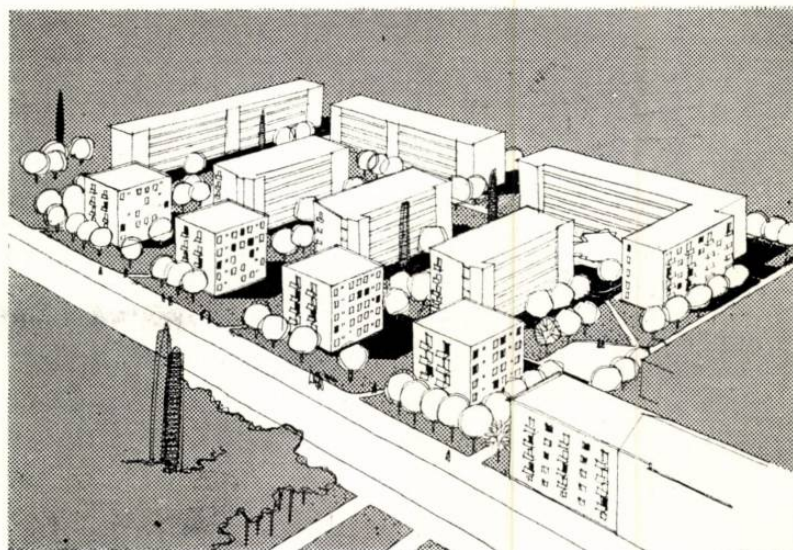
8 — Bloc de locuințe P_1 din cvartalul « C. I. Parhon »

5





Plan de situație



Perspectivă aeriană

CVARTAL DE LOCUINȚE ÎN PIAȚA 1 MAI-ORADEA

Pe un teren în suprafață de 1,4 ha, situat între piața de alimente, str. M. Kogălniceanu și piața 1 Mai, s-a prevăzut amplasarea unui cvartal de locuințe care va cuprinde în total 11 blocuri. Proiectul este în faza sarcină de proiectare.

În amplasamentul și dispoziția blocurilor s-a urmărit închiderea fronturilor spre piața alimentară și str. M. Kogălniceanu, precum și o utilizare rațională a terenului.

Dată fiind orientarea defavorabilă spre piața 1 Mai, și pentru a întrerupe monotonia regiunii închise al pieței, s-au amplasat spre aceasta 4 blocuri punct, având intercalate și retrase spre centrul terenului 4 blocuri liniare, dintre care unul, mai lung, orientat spre piața de alimente, înaintază până la str. M. Kogălniceanu. Pe această stradă s-au dispus două blocuri liniare. Blocurile, cu excepția celor punct, sînt cu

Colectiv de proiectare:
arhitecții M. Stancu, N. Niculin, ing. I. Steiner

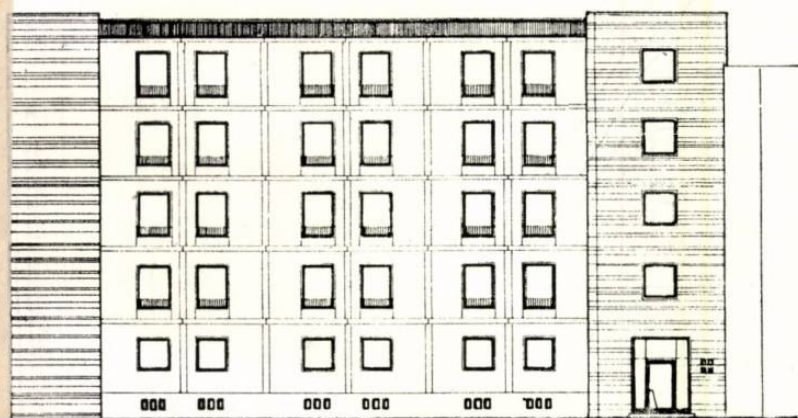
coridor exterior comun, avînd secții tip cu parter și 4 etaje.

Construcțiile ocupă 27% din teren și însumează un număr de 305 apartamente, din care 25 cu o cameră, 250 cu două camere și 30 cu trei camere.

Cvartalul va fi dotat cu lucrări edilitare și termoficat, primind volumul de aburi necesar de la uzina electrică din apropiere.

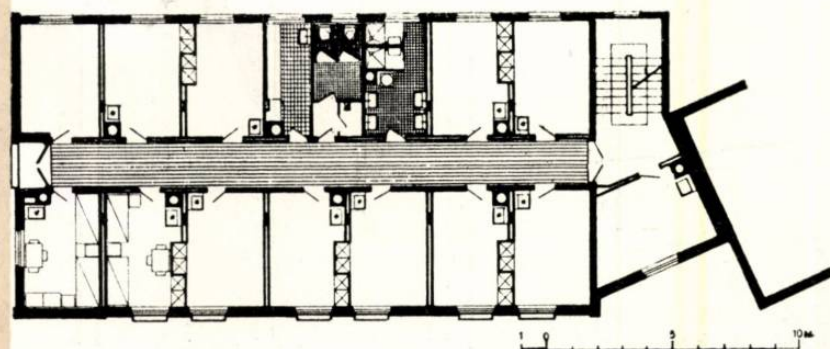
BLOC DE LOCUINȚE PE STRADA MAGHERU-ORADEA

Colectiv de proiectare: arhitecții L. Kiss, N. Niculin, ing. L. Varga



Bloc M₄ pe str. Magheru — Fațadă principală

Plan etaj curent



Programul blocului M₄ a fost determinat de necesitățile de cazare a unui mare număr de nefamiliști. Construcția a fost amplasată pe strada Magheru.

Datorită unei orientări favorabile, camerele, deservite de un coridor central, au fost dispuse pe cele două fronturi lungi.

Spre curte s-a amenajat la fiecare etaj câte o bucatărie comună și un grup sanitar.

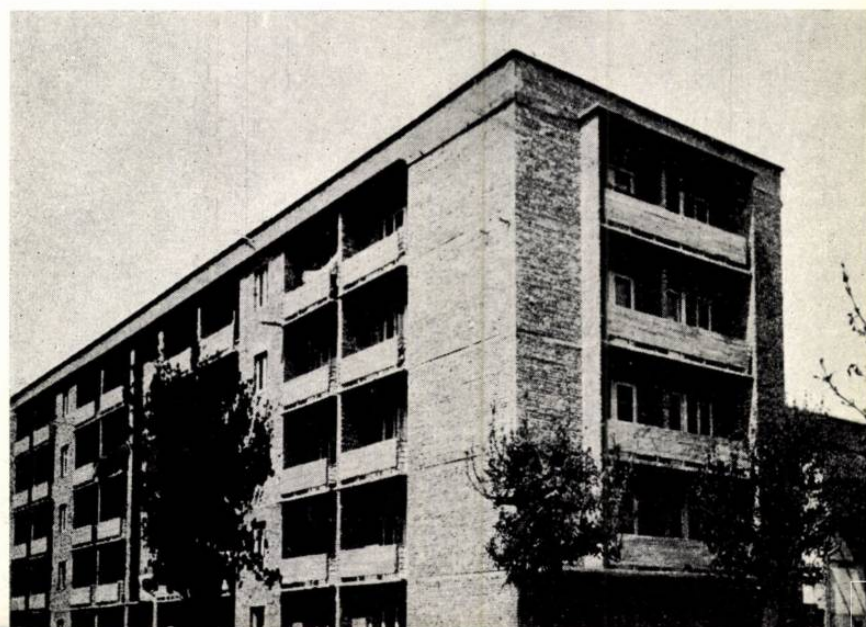
Blocul are subsol, parter și patru etaje și cuprinde 64 de camere cu câte două paturi.

Camerele sînt dotate cu cîte două dulapuri înzidite și sînt încălzite cu sobe de teracotă. La subsolul clădirii se găsesc boxe pentru lemne.

Construcția este realizată pe zidărie portantă la exterior și cadre de beton armat la interior, cu ziduri despărțitoare duble, din cărămidă așezată pe cant. Ultimul planșeu de beton armat este înclinat cu o pantă de 5% spre curte, pentru a înlocui betonul de pantă.

Ferestrele camerelor de la etaje au un parapet mic și sînt prevăzute la exterior cu o jardinieră de beton și balustradă metalică.

Bloc de locuințe M₂ pe strada Magheru





Perspectiva blocurilor D₁ și D₂ de pe calea Decebal

BLOCURI DE LOCUINȚE PE CALEA DECEBAL-ORADEA

Colectiv de proiectare : arhitecții M. Stancu, I. Regman, ing. V. Ludovic

Calea Decebal, arteră ce dirijează circulația de la gara centrală spre șoseaua ce duce la Arad, va deveni inelul magistral al orașului Oradea.

Pe această arteră au fost amplasate mai multe blocuri de locuințe: în imediata vecinătate a podului Decebal, două blocuri, D₁ și D₂; pe calea Decebal colț cu strada Pop Sălăjan, un bloc, iar pe calea Decebal, într-o mică piață propusă desființării (piața Cazărmii), un bloc.

Blocurile D₁ și D₂ sînt construcții cu coridor exterior, subsol, parter și patru etaje.

Blocul D₁ cuprinde 50 de apartamente, din care 40 cu două camere și 10 cu o cameră, cu dependențe reduse.

Blocul D₂ cuprinde 25 de apartamente, din care 20 cu două camere și 5 cu o cameră cu dependențe reduse.

Grupurile sanitare sînt dotate cu căzi de tip redus; încălzirea se face cu sobe.

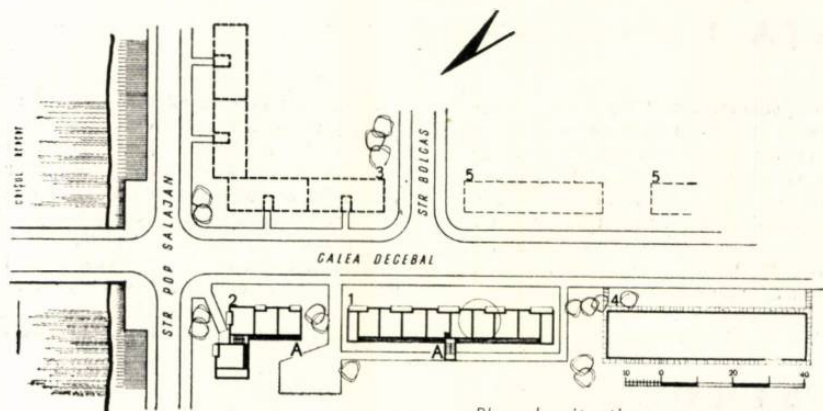
La subsol se află boxe individuale pentru lemne, spălătorii și uscătorii comune și camere pentru depozitat cărucioare și biciclete. Fiecare bloc este dotat cu un monte-charge pentru lemne cu acționare mecanică și un tub de gunoi.

Suprafața locuibilă a apartamentelor de două camere este de 30 m², iar costul de 37 000 lei. Cele două blocuri sînt în curs de execuție.

Proiectul blocului de pe strada Pop Sălăjan colț cu calea Decebal este în faza sarcină de proiectare. Construcția va cuprinde 80 de apartamente, din care 40 de două camere și 40 de o cameră. Apartamentul va costa cca. 38 000 lei.

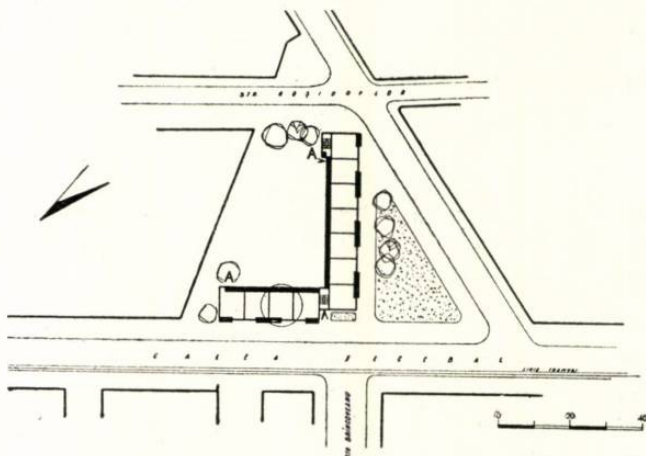
Blocul din piața Cazărmii are subsol, parter și patru etaje și cuprinde 55 de apartamente de două camere, la coridor exterior. La subsol se află boxele individuale pentru lemne, uscătorii pentru rufe, precum și patru camere pentru nefamiliști.

Suprafața locuibilă a apartamentului este de 30,5 m², iar costul de 37 000 lei.



Plan de situație

1. Bloc D₁ în construcție — 2. Bloc D₂ în construcție
A. Monte-charge pentru lemne și tub de gunoi — 3. Bloc proiectat în faza S.P. — 4. Bloc existent — 5. Blocuri viitoare



Bloc în piața Cazărmii — Plan de situație
A. Monte-charge pentru lemne și tub de gunoi

Bloc în piața Cazărmii — Detaliu de apartament

Perspectiva blocului din piața Cazărmii

